Deutscher Bundestag **Drucksache 14/6455**
14. Wahlperiode 27. 06. 2001

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Anpassung bestimmter Bedingungen in der Seeschifffahrt an den internationalen Standard (Zweites Seeschifffahrtsanpassungsgesetz – SchAnpG 2 –)

A. Problem und Ziel

Die Bundesregierung setzt sich im Rahmen der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) aktiv für die ständige Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt einschließlich des maritimen Umweltschutzes ein und arbeitet in der Europäischen Union an der wirksamen europaweiten Umsetzung der Sicherheitsanforderungen mit. Im Anschluss an das Seeschifffahrtsanpassungsgesetz vom 9. September 1998 (BGBl. I S. 2860), das in der Anlage zu seinem Artikel 1 auf rund 80 Regelwerke des internationalen schiffsbezogenen Sicherheitsstandards Bezug nimmt, sind jetzt durch ein Zweites Seeschifffahrtsanpassungsgesetz erneut verbindliche Vorschriften des internationalen Seesicherheitssystems, insbesondere auf den Gebieten „Mindestsicherheitsanforderungen an die Qualifizierung von Seeleuten an Bord“ und „Hafenstaatkontrolle“ (Artikel 1) sowie „Seeunfalluntersuchung“ (Artikel 2 bis 4), in das Bundesrecht umzusetzen.

Ergänzender gesetzlicher Nachholbedarf besteht vor allem hinsichtlich der Einführung eines neuen Verfahrens der amtlichen Untersuchung schaden- oder gefahrverursachender Vorkommnisse in der Seefahrt nach dem internationalen Standard. Hier ist die Bundesrepublik Deutschland seit der Einführung des IMO-Codes für die Seeunfalluntersuchung im Jahre 1997 im Rückstand und zudem durch die Richtlinie 1999/35/EG auch gemeinschaftsrechtlich zu einer sofortigen Umsetzung dieses Codes verpflichtet. Der Schwerpunkt eines praxisgerechten maritimen Sicherheitskonzeptes muss in der Verhinderung von Havarien und daraus folgenden Schädigungen liegen. Durch die Einführung des neuen amtlichen internationalen Untersuchungsverfahrens im Rahmen einer kontinuierlichen Qualitätsverbesserung, internationalen Zusammenarbeit und maritimen Sicherheitspartnerschaft wird die Sicherheitskultur des internationalen Seesicherheitssystems auf die wichtigen Präventionsaufgaben der deutschen amtlichen Seeunfalluntersuchung erstreckt. In konsequenter Fortentwicklung der vom Bundesgesetzgeber bereits getroffenen Vorentscheidungen wird das Bundesoberseeamt in eine streng unabhängige „Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung“ in Analogie zu der 1998 gegründeten Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung umgewandelt. Die Funktionen der fünf Seeämter hinsichtlich der Einschränkung der Befugnisse bzw. Entziehung von Befähigungszeugnissen werden fortgeführt und erweitert. Auch für die Einbeziehung der Kenntnisse und Erfahrungen der sachverständigen Bürger an der Küste werden erweiterte Möglichkeiten geschaffen.

B. Lösung

Zur Erreichung der genannten Anpassungsziele sind das Seeaufgabengesetz (Artikel 1), das Gesetz über das Seelotswesen (Artikel 5) sowie das Gesetz zu dem Übereinkommen vom 10. März 1988 (Artikel 6) zu ändern und ein neues Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz zu erlassen, das an die Stelle des bisherigen Seeunfalluntersuchungsgesetzes tritt (Artikel 2). Im gleichen Zusammenhang empfiehlt es sich, auch die Verordnung zur Durchführung des Seeunfalluntersuchungsgesetzes (Artikel 3) und die Verordnung zur Sicherung der Seefahrt (Artikel 4) zu ändern.

Eine für das Gebiet der Seekabotage vorgeschlagene Ermächtigung an den Verordnunggeber erlaubt es, das Gesetz über die Küstenschifffahrt vom 27. September 1994 im Wege der Rechtsvereinfachung ohne Regelungseinbußen aufzuheben (Artikel 1 Nr. 7 Buchstabe b, Artikel 9).

C. Alternativen

Bei der Anpassung der Seeunfalluntersuchung an den internationalen Standard (Artikel 2) bestehen theoretisch die Alternativen, zum einen die Aufgaben der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung auf die Untersuchung von Seeunfällen auszuweiten, zum anderen die heutigen fünf Seeämter durch bestehende Verwaltungsbehörden zu ersetzen und aufzulösen. Jedoch wären mit einer solchen Ausweitung der Aufgaben der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung voraussichtlich keine nennenswerten Synergieeffekte, möglicherweise aber für das einzusetzende Personal derzeit Unsicherheiten im Hinblick auf den Dienstort verbunden. Gegen eine vollständige Auflösung der Seeämter sind im gesamten Küstenbereich politische Bedenken erhoben worden.

D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

Neue Aufgaben des Bundes, die zu zusätzlichen Haushaltsbelastungen führen, sind im Wesentlichen nur mit der Anpassung der Seeunfalluntersuchung an den internationalen Standard verbunden (Artikel 2). Diese Belastungen werden im Einzelplan 12 (Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen) aufgefangen. Der Bedarf von zwei neuen Planstellen (1 A 16; 1 A 14 BBesO) wird durch den Wegfall von vier Stellen (3 VI b, 1 VII BAT) im Bundeshaushalt 2001 ausgeglichen. Von den weiter erforderlichen 10 Planstellen/Stellen sind bereits 3 Stellen dem Kapitel 1208 zugeordnet. 7 Stellen werden durch Umsetzungen innerhalb des Einzelplans 12 in das Kapitel 1208 abgedeckt. Personalmehrausgaben entstehen nicht.

Der durch die notwendige beschleunigte und stärkere Tätigkeit der Untersuchungsführer am Unfallort, eine eigenständige Auswertung der Nachweismittel und die künftigen Erfordernisse intensiver internationaler Zusammenarbeit entstehende Mehrbedarf an Sachmitteln in Höhe von 350 000 DM/Jahr wird innerhalb der Haushaltsansätze und der Ansätze des geltenden Finanzplanes des Einzelplans 12 ausgeglichen.

Länder und Gemeinden werden nicht mit Kosten belastet.

E. Sonstige Kosten

Das Vorhaben wirkt sich nicht auf Einzelpreise, Preisniveau und Verbraucher bzw. Verbraucherinnen aus.

Kosten für die Wirtschaft, insbesondere mittelständische Unternehmen, aus der Ausführung des Gesetzes entstehen nicht.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DER BUNDESKANZLER

Berlin, den 27 Juni 2001

022 (323) – 940 02 – Se 54/01

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages

11011 Berlin

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Anpassung bestimmter Bedingungen in der Seeschifffahrt an den internationalen Standard (Zweites Seeschifffahrtsanpassungsgesetz – SchAnpG 2 –)

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.

Der Bundesrat hat in seiner 764. Sitzung am 1. Juni 2001 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 3 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Anlage 1

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Anpassung bestimmter Bedingungen in der Seeschifffahrt an den internationalen Standard (Zweites Seeschifffahrtsanpassungsgesetz – SchAnpG 2 –)*

Vom …

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Seeaufgabengesetzes

Das Seeaufgabengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. September 1998 (BGBl. I S. 2986), geändert gemäß Artikel 266 der Siebenten Zuständigkeitsanpassungsverordnung vom … (BGBl. I S. …), wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Nr. 4 werden die Wörter „die Regulierung der Magnetkompasse,“ aufgehoben.
2. § 2 wird wie folgt geändert:
   a) In Absatz 1 Satz 2 werden die Wörter „Die Anerkennung der für die Ausbildung geeigneten Schiffe sowie die Überwachung der Bordausbildung von Besatzungsmitgliedern“ durch die Wörter „Die Anerkennung der Schiffe, die für die Ausbildung von Besatzungsmitgliedern durch andere Einrichtungen als die der Länder geeignet sind, sowie die Überwachung dieser Ausbildung an Bord“ ersetzt.
   b) Folgende neue Absätze 3 bis 7 werden angefügt:

„(3) Die Überprüfung im Sinne des Absatzes 2 Satz 1 geschieht im Rahmen der Erteilung oder der Verlängerung der Gültigkeitsdauer deutscher Befähigungszeugnisse, der Anerkennung gültiger ausländischer Befähigungszeugnisse und der Feststellung hinsichtlich erforderlicher Lehrgänge oder Tests, die auf Tätigkeiten des Schiffsdienstes bezogen sind.

(4) Die jeweiligen Anforderungen zur Gewährleistung des Schutzes des menschlichen Lebens auf See und der Meeresumwelt hinsichtlich der Ausbildung und Befähigung nach dem Internationalen Übereinkommen vom 7. Juli 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (BGBl. 1982 II S. 297 – STCW-Übereinkommen), zuletzt geändert durch Entschließung MSC.67 (68) des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (BGBl. 1999 II S. 154), in seiner jeweils innerstaatlich geltenden Fassung gelten für die dem STCW-Übereinkommen entsprechende Erteilung, Verlängerung oder Anerkennung von Befähigungszeugnissen im Sinne von Absatz 3 nach dem 1. Februar 2002 als erfüllt, wenn keine konkreten begründeten Beanstandungen entgegenstehen und der Bewerber nachweist, dass ihm

1. von der Ausbildungsstätte, zuständigen Berufsbildungsstelle oder Prüfungsstelle durch ein Zeugnis oder Zeugnisse der erfolgreiche Abschluss der jeweils erforderlichen Ausbildung und
2. hinsichtlich dieser jeweils erforderlichen Ausbildung sowie der Befähigung von einer oder mehreren zuständigen Stellen die Einhaltung der folgenden Vorschriften der Anlage zu dem STCW-Übereinkommen in der jeweils innerstaatlich geltenden Fassung

bescheinigt worden ist:

1. hinsichtlich der zugrunde liegenden Programme der Ausbildung die Einhaltung der Regel I/6,
2. hinsichtlich der Inhalte der Ausbildung die Einhaltung der Anforderungen der entsprechenden Kapitel, bei Betriebszeugnissen für Funker in Verbindung mit den am 1. Januar 1999 in Kraft getretenen Nummern S47.9 bis S47.16 und S47.25 der Vollzugsordnung für den Funkdienst, die durch Artikel 54 Abs. 1 der Konstitution der Internationalen Fernmeldeunion vom 22. Dezember 1992 (BGBl. 1996 II S. 1316) verbindlich gemacht worden ist (Verkehrsblatt 2000 S. 652, 660), in der jeweils geltenden Fassung,
3. hinsichtlich der Verwendung von Simulatoren die Einhaltung der Regel I/12,
4. hinsichtlich der schul- und hochschulrechtlichen oder beruflichen praktischen Schulung, Ausbildung und Befähigung an Bord die Einhaltung der Anforderungen der entsprechenden Kapitel in Verbindung mit Regel I/6,
5. hinsichtlich der Befähigung, Beaufsichtigung und Überwachung der Verantwortlichen für die Aus-

* Dieses Gesetz dient zugleich der Umsetzung der folgenden Richtlinien:
1. Richtlinie 94/57/EG des Rates vom 22. November 1994 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden (ABl. EG Nr. L 319 S. 20);
2. Richtlinie 94/58/EG des Rates vom 22. November 1994 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten (ABl. EG Nr. L 319 S. 28) und Richtlinie 98/35/EG des Rates vom 25. Mai 1998 zur Änderung dieser Richtlinie (ABl. EG Nr. L 172 S. 1);
3. Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren (Hafenstaatkontrolle) (ABl. EG Nr. L 157 S. 1) und Richtlinie 1999/97/EG der Kommission vom 13. Dezember 1999 zur Änderung dieser Richtlinie (ABl. EG Nr. L 331 S. 67) sowie
4. Richtlinie 1999/35/EG des Rates vom 29. April 1999 über ein System verbindlicher Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr (ABl. EG Nr. L 138 S. 1).

bildung und Befähigungsbewertung die Einhaltung der Regel I/6,

6. hinsichtlich der Überprüfung der fachlichen Kenntnisse und Fähigkeiten der Bewerber sowie hinsichtlich der Befähigungsbewertung die Einhaltung der Regel I/6,
7. hinsichtlich der ständigen Überwachung aller Tätigkeiten über ein Qualitätsmanagementsystem die Einhaltung der Regeln I/6 und I/8 Abs. 1,
8. hinsichtlich der fremdunterstützten Selbstkontrolle durch regelmäßige Beurteilung der nach den Nummern 1 bis 7 durchgeführten Maßnahmen und Aktionen seitens einer befähigten unabhängigen Stelle die Einhaltung der Regel I/8 Abs. 2 und
9. hinsichtlich der Überprüfung der erforderlichen Kenntnisse des deutschen Seerechts die Einhaltung der Regel I/10 Abs. 2.

(5) Die Anforderungen

1. der Leitlinien, die in der Richtlinie 92/29/EWG des Rates vom 31. März 1992 über Mindestvorschriften für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz zum Zwecke einer besseren medizinischen Versorgung auf Schiffen (ABl. EG Nr. L 113 S. 19) in ihrer jeweils geltenden Fassung für Lehrgänge zur Auffrischung einer besonderen Ausbildung enthalten sind,
2. der in der Anlage zum STCW-Übereinkommen – ausgenommen Kapitel VI – vorgesehenen Befähigungsnormen für Lehrgänge zur Erneuerung von Befähigungszeugnissen nach Regel I/11 Abs. 1.2 der Anlage zu diesem Übereinkommen in ihrer jeweils geltenden Fassung

gelten hinsichtlich der genannten Lehrgänge im Sinne der Feststellung nach Absatz 3 als erfüllt, wenn keine konkreten begründeten Beanstandungen entgegenstehen und dem Bewerber von einer oder mehreren zuständigen Stellen die Teilnahme an dem jeweiligen Lehrgang und die Einhaltung dieser Anforderungen bescheinigt wurde.

(6) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen kann durch Rechtsverordnung Schiffssicherheitsaufgaben im Sinne des Absatzes 3 einzelnen Behörden der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes übertragen.

(7) Der Bund kann bei Bedarf für Schiffssicherheitsaufgaben im Sinne des Absatzes 3 von den Ländern benannte Behörden der Landesverwaltung als Organ entleihen. Die Einzelheiten sind in Verwaltungsvereinbarungen mit dem jeweiligen Bundesland zu regeln. Diese Vereinbarungen sind im Bundesanzeiger bekannt zu machen.“

3. Nach § 3d wird folgender neuer § 3e eingefügt:

„§ 3e

Wird ein Schiff bei der Überprüfung im Sinne von § 14 des Schiffssicherheitsgesetzes vom 9. September 1998 (BGBl. I S. 2860) und im Sinne

1. von Artikel 21 des Internationalen Freibordübereinkommens von 1966 (BGBl. 1969 II S. 249; 1977 II S. 164), das zuletzt durch das Protokoll vom 11. November 1988 (BGBl. 1994 II S. 2457, Anlagenband 1994 II Nr. 44) geändert worden ist,
2. von Artikel 12 des Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommens von 1969 (BGBl. 1975 II S. 65),
3. des Übereinkommens vom 20. Oktober 1972 über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (BGBl. 1976 II S. 1017),
4. von Artikel 4 des Übereinkommens 147 der Internationalen Arbeitsorganisation vom 29. Oktober 1976 über Mindestnormen auf Handelsschiffen (BGBl. 1980 II S. 606) oder
5. von Artikel X des STCW-Übereinkommens

in ihrer jeweils innerstaatlich geltenden Fassung auf Grund von § 11 Abs. 1 des Schiffssicherheitsgesetzes vom 9. September 1998 (BGBl. I S. 2860; zuletzt geändert durch Verordnung vom … 2001 (BGBl. I S. …)) in Verbindung mit Abschnitt D Nr. 6, 8 und 14 der Anlage zu diesem Gesetz in unangemessener Weise festgehalten oder aufgehalten, so hat der Eigentümer oder Betreiber gegen die Verkehrsbehörde, die dies amtlich veranlasst hat, Anspruch auf Ersatz des erlittenen Verlustes oder Schadens.“

4. In § 5 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 wird das Wort „Magnetkompasse,“ gestrichen und das Wort „Ölhaftungsbescheinigungen“ durch das Wort „Haftungsbescheinigungen“ ersetzt.
5. In § 7 Abs. 1 Satz 1 werden die Wörter „mit der Überwachung der Bordausbildung“ durch die Wörter „mit der Anerkennung der Schiffe und der Überwachung der Bordausbildung im Sinne des § 2 Abs. 1 Satz 2“ ersetzt.
6. In § 8 Abs. 2 werden nach den Wörtern „bereitzustellen sowie“ die Wörter „auf Verlangen“ eingefügt.
7. § 9 wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

      aa) Satz 1 Nr. 3 wird wie folgt gefasst:

      „3. unbeschadet des Seemannsgesetzes die Anforderungen an die Besetzung von gewerblich genutzten Wasserfahrzeugen bis zu einer Rumpflänge von 24 Metern sowie von Traditionsschiffen und Sportfahrzeugen, die Eignung und Befähigung der Führer solcher Fahrzeuge und der auf ihnen tätigen Funker sowie die Voraussetzungen und das Verfahren, nach denen vorbehaltlich des Anwendungsbereichs des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes Befähigungsnachweise solcher Personen erteilt oder entzogen und Urkunden über den Befähigungsnachweis vorläufig sichergestellt oder eingezogen werden können;“

      bb) In Satz 1 Nr. 7 wird die Angabe „1978“ durch die Angabe „1988“ ersetzt.

cc) In Satz 3 werden die Wörter „der Schiffstechnik weitere befähigte Schiffsbesichtiger-Gesellschaften zugelassen werden“ durch die Wörter „Organisationen, die Überprüfungen oder Besichtigungen im Auftrag eines Schiffseigentümers durchführen, anerkannt und zur Durchführung zugelassen werden“ ersetzt.

b) Folgender neuer Absatz 4 wird eingefügt:

„(4) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird ermächtigt, zur Förderung der deutschen Handelsflotte im allgemeinen deutschen Interesse im Sinne des § 1 Nr. 1 durch Rechtsverordnung Maßnahmen zur Abwehr von Nachteilen für die Freiheit der wirtschaftlichen Betätigung der deutschen Schifffahrt zu regeln. Es kann hierzu insbesondere die Durchführung von Beförderungen zwischen zwei Punkten im deutschen Hoheitsgebiet mit einem Schiff unter ausländischer Flagge, das nicht die Flagge eines Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaft oder eines Vertragsstaates des Europäischen Wirtschaftsraums führt, von der Zustimmung einer Wasser- und Schifffahrtsdirektion des Bundes abhängig machen.“

c) Absatz 5a wird Absatz 4a.

8. § 9e Abs. 1 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 1 werden nach dem Wort „Unterscheidungssignal“ die Wörter „, Typ, Vermessungsergebnis, Baujahr“ eingefügt.

b) In Nummer 2 werden die Wörter „oder Führers eines Schiffes oder eines sonst im Sinne des § 15 Verantwortlichen“ durch die Wörter „, Charterers oder Führers eines Schiffes“ ersetzt.

c) In Nummer 3 werden nach dem Wort „Klassifikationsgesellschaft“ die Wörter „und die Umstände ihres Tätigwerdens“ eingefügt.

d) Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

„4. bei der Festhaltung von Schiffen oder Folgemaßnahmen wie der Verweigerung des Hafenzugangs Häufigkeit, Gründe und Umstände dieser Maßnahmen und ihrer Aufhebung.“

9. Folgender neuer § 9f wird eingefügt:

„§ 9f
Verzeichnis über berufliche Befähigungen von Seeleuten

(1) Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie führt mit Wirkung vom 1. Februar 1997 ein Verzeichnis der im Sinne von § 2 erteilten, abgelaufenen oder erneuerten, ausgesetzten, widerrufenen oder als verloren oder vernichtet gemeldeten Befähigungszeugnisse einschließlich der zugehörigen Vermerke sowie der sonstigen beruflichen Befähigungsnachweise von Seeleuten (Seeleute-Befähigungs-Verzeichnis – SBV).

(2) Das Seeleute-Befähigungs-Verzeichnis wird geführt, um für Befähigungsnachweise von Seeleuten die Echtheits- und Gültigkeitsfeststellung durch die zuständigen Behörden zu gewährleisten. Es soll gleichzeitig den Seeleuten bei ihren Bewerbungen um eine Anstellung an Bord von Seeschiffen den Nachweis der beruflichen Eignung und Befähigung sowie die Anerkennung ihrer Befähigungszeugnisse erleichtern.

(3) Im Seeleute-Befähigungs-Verzeichnis werden folgende Daten gespeichert:

1. Familienname, Vornamen, Geburtsname, Geburtsdatum und -ort,
2. Staatsangehörigkeit,
3. Art und Registernummer des Befähigungszeugnisses oder sonstigen -nachweises, Datum der Erteilung und Gültigkeitsdauer,
4. mit dem Befähigungszeugnis oder sonstigen -nachweis verbundene Befugnisse einschließlich eventueller Beschränkungen,
5. früher erteilte Befähigungszeugnisse oder sonstige -nachweise sowie
6. bestandskräftige oder vorläufig wirksame Entscheidungen einer Behörde über die Entziehung, den Widerruf, die Rücknahme, das Ruhen oder die Beschränkung der dem Befähigungszeugnis oder sonstigen -nachweis zugrunde liegenden Berechtigung.

(4) Die nach Absatz 3 gespeicherten personenbezogenen Daten dürfen, soweit dies zu den in Absatz 2 genannten Zwecken erforderlich ist, auf Antrag an die von der Eintragung betroffene Person, an Unternehmen oder an Behörden eines anderen Staates übermittelt werden, wenn dieser ein angemessenes Datenschutzniveau gewährleistet oder der Betroffene in die Übermittlung einwilligt.

(5) Der Empfänger ist in den Fällen des Absatzes 4 ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass die übermittelten Daten nur zu dem Zweck verarbeitet oder genutzt werden dürfen, zu dessen Erfüllung sie ihm übermittelt werden.

(6) Die Bundesbehörden, die für die Ausstellung der Befähigungszeugnisse oder sonstigen -nachweise zuständig sind, übermitteln dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie unverzüglich die nach Absatz 3 zu speichernden Daten zur Aufnahme in das Seeleute-Befähigungs-Verzeichnis.“

10. § 15 wird wie folgt gefasst:

„§ 15

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 8 Abs. 2 eine Maßnahme nicht gestattet, eine Arbeitskraft oder ein Hilfsmittel nicht oder nicht rechtzeitig bereitstellt, eine Auskunft nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig erteilt oder eine Unterlage nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig vorlegt,
2. einer Rechtsverordnung nach § 9 Abs. 1 Satz 1 oder 3, Abs. 2 Satz 1, Abs. 3 oder 4 oder nach § 9b, jeweils auch in Verbindung mit § 9c, oder einer vollziehbaren Anordnung auf Grund einer solchen Rechtsverordnung zuwiderhandelt, soweit die

Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist, oder

3. einer Rechtsverordnung nach § 9a Satz 1, auch in Verbindung mit § 9c, oder einer vollziehbaren Anordnung auf Grund einer solchen Rechtsverordnung zuwiderhandelt, soweit die Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 2 mit einer Geldbuße bis zu fünfzigtausend Deutsche Mark, in den übrigen Fällen mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Deutsche Mark geahndet werden.

(3) Verwaltungsbehörden im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten sind in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 1 die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest.“

11. § 20 Abs. 1 Nr. 5 wird wie folgt geändert:

a) Nach Buchstabe b wird der folgende neue Buchstabe c eingefügt:

„c) Mecklenburg-Vorpommern vom 12. November 1992 (Gesetz- und Verordnungsblatt für Mecklenburg-Vorpommern S. 660),“.

b) Die Buchstaben c und d werden Buchstaben d und e.

Artikel 2

Gesetz zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt durch die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen (Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz – SUG)

Abschnitt 1

Allgemeine Vorschriften

§ 1
Zielsetzung und Geltungsbereich des Gesetzes

(1) Dieses Gesetz dient dazu, die Vorsorge für die Sicherheit der Seefahrt einschließlich des damit untrennbar im Zusammenhang stehenden Arbeitsschutzes von Beschäftigten auf Seeschiffen und des Umweltschutzes auf See durch Untersuchung schaden- oder gefahrverursachender Vorkommnisse unter Einhaltung der darauf bezogenen geltenden internationalen Untersuchungsregelungen zu verbessern.

(2) Schaden- oder gefahrverursachende Vorkommnisse im Sinne dieses Gesetzes sind durch oder im Zusammenhang mit dem Betrieb eines oder mehrerer Schiffe in der Seefahrt verursachte Ereignisse, durch die

1. der Tod, das Verschwinden oder eine schwere Verletzung eines Menschen,
2. der Verlust, vermutliche Verlust oder Schiffbruch, das Aufgrundlaufen, die Aufgabe oder eine Kollision eines Schiffes,
3. ein maritimer Umweltschaden als Folge einer Beschädigung eines oder mehrerer Schiffe oder ein sonstiger Sachschaden,
4. eine Gefahr für einen Menschen oder ein Schiff oder
5. die Gefahr eines schweren Schadens an einem Schiff, einem meerestechnischen Bauwerk oder der Meeresumwelt

verursacht worden ist.

(3) Dieses Gesetz gilt für die gesamte Seefahrt. Sie umfasst bei Seeschiffen auch das Aufsuchen, Benutzen und Verlassen der zugehörigen Lade-, Lösch-, Liege- und Werftplätze.

(4) Dieses Gesetz gilt nicht für die Untersuchung von Vorkommnissen, an denen ausschließlich militärische Schiffe beteiligt sind. Im Übrigen wird für die Untersuchung von Vorkommnissen, an denen ein militärisches Schiff beteiligt ist, und durch die überwiegend militärische Belange berührt werden, zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und dem Bundesministerium der Verteidigung eine geeignete Regelung getroffen.

(5) Absatz 4 gilt entsprechend für Schiffe im Dienst der Länder in Bezug auf deren Verwaltungsbelange und hierfür zuständige Landesbehörden.

§ 2
Seefahrtbezogene internationale Untersuchungsregelungen

(1) Seefahrtbezogene internationale Untersuchungsregelungen im Sinne dieses Gesetzes sind die in den Buchstaben A und C der Anlage aufgeführten Vorschriften des innerstaatlich geltenden Völkerrechts und die in den Buchstaben B und D der Anlage aufgeführten Vorschriften in Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaft in der jeweils angegebenen Fassung.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird ermächtigt, zur Abwehr von Gefahren im Sinne des Seeaufgabengesetzes durch Rechtsverordnung die Anlage in Anpassung an den Bestand der völkerrechtlich als verbindlich angenommenen und auf Grund innerstaatlichen Rechts anzuwendenden oder gemeinschaftsrechtlich in Kraft getretenen seefahrtbezogenen internationalen Untersuchungsregelungen zu ändern.

§ 3
Behördliche Aufgaben auf Grund von Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaften**)

Im Rahmen ihrer Zuständigkeiten nach diesem Gesetz haben die darin genannten Behörden des Bundes jeweils die Überprüfungs-, Gestaltungs- und Eingriffsbefugnisse, -aufgaben und -pflichten, die die in den Buchstaben B und D der Anlage genannten Einzelregelungen den Mitgliedstaaten zur Verwaltung oder ihren Verwaltungsbehörden für einen Fall vorbehalten oder zuweisen.

**) Diese Bestimmung dient der Umsetzung der in den Buchstaben B und D der Anlage genannten gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften.

Abschnitt 2

Untersuchungen bei der Sicherheitsvorsorge durch verantwortliche Personen

§ 4
Sachlicher Geltungsbereich des Abschnitts 2

Dieser Abschnitt gilt für Untersuchungen durch Ermittlung und Auswertung der Ursachen von im Schiffsbetrieb auftretenden schaden- oder gefahrverursachenden Vorkommnissen seitens nachstehend bestimmter verantwortlicher Personen in der Seefahrt sowie für organisatorische Maßnahmen dieser Personen.

§ 5
Organisatorische Maßnahmen für Untersuchungen

Der Eigentümer eines Schiffes unter der Bundesflagge hat dafür zu sorgen, dass

1. in seinem Unternehmen die dieses Schiff betreffenden Vorkommnisse im Sinne von § 4 Personen gemeldet werden, die in dem Unternehmen für die Sicherheit des Schiffsbetriebs beauftragt sind,
2. der jeweilige Schiffsführer dieses Schiffes unmissverständlich angewiesen wird, durch rechtzeitige Betätigung der entsprechenden Notfallvorrichtung am Schiffsdatenschreiber zu verhindern, dass Daten, die bei einem Vorkommnis im Sinne des § 4 von der automatischen Aufzeichnung und Speicherung erfasst worden sind, mit Erschöpfung der Speicherkapazität gelöscht werden.

§ 9 des Schiffssicherheitsgesetzes vom 9. September 1998 (BGBl. I S. 2860), zuletzt geändert gemäß Artikel … der Verordnung vom …, in der jeweils geltenden Fassung gilt in Bezug auf den Eigentümer entsprechend.

§ 6
Anpassung betrieblicher Sicherheitskonzepte

Die Vorkommnisse im Sinne von § 4 sind nach Maßgabe des Schiffssicherheitsgesetzes und der darin aufgeführten internationalen Schiffssicherheitsregelungen sowie der Schiffssicherheitsverordnung vom 18. September 1998 (BGBl. I S. 3013, 3023), zuletzt geändert durch Artikel … der Verordnung vom …, in der jeweils innerstaatlich geltenden Fassung auf Veranlassung der beim Betrieb eines Schiffes nach dem Schiffssicherheitsgesetz für die Sicherheitsorganisation Verantwortlichen unverzüglich zu analysieren und zu untersuchen mit dem Ziel, das Konzept des Unternehmens für die Organisation von Sicherheitsanforderungen zur Gewährleistung eines sicheren Schiffsbetriebs und die Verhütung der Meeresverschmutzung nach Maßgabe der Ergebnisse der Untersuchung anzupassen.

§ 7
Verbesserung der Vorschriften von Klassifikationsgesellschaften

Liegen einer Zeugniserteilung durch eine deutsche Behörde eigene Vorschriften einer nach Maßgabe der Richtlinie 94/57/EG anerkannten Klassifikationsgesellschaft zugrunde, die hierzu eine Besichtigung des Schiffes durchgeführt hat, so hat die Klassifikationsgesellschaft nach einem ihr bekannt gewordenen Vorkommnis im Sinne von § 4, das den Schiffskörper, die Maschinen, die Elektroeinrichtungen oder die Steuer-, Regel- und Überwachungseinrichtungen dieses Schiffes betrifft, intern zu untersuchen, ob durch Verbesserung ihrer eigenen Vorschriften Sicherheitsmängel beseitigt oder verhindert werden können.

§ 8
Unterrichtung von Klassifikationsgesellschaften

Die beim Betrieb eines Schiffes nach dem Schiffssicherheitsgesetz für die Sicherheitsorganisation Verantwortlichen haben dafür zu sorgen, dass die in § 7 genannte Klassifikationsgesellschaft nach einem Vorkommnis im Sinne von § 4 unverzüglich hinsichtlich aller für die Mitwirkung der Klassifikationsgesellschaft in Bezug auf die Zeugniserteilung bedeutsamen technischen Gefahrumstände unterrichtet wird.

Abschnitt 3

Amtliche Untersuchungen zur Sicherheitskultur des internationalen und nationalen Seesicherheitssystems

Unterabschnitt 1

Grundsätze

§ 9
Zielsetzung und sachlicher Geltungsbereich des Abschnitts 3

(1) Dieser Abschnitt gilt für die amtliche Untersuchung schaden- oder gefahrverursachender Vorkommnisse zur Sicherheitskultur des internationalen und nationalen Seesicherheitssystems sowie für die Erhebung, Verarbeitung und Nutzung personenbezogener Daten, die in diesem Zusammenhang anfallen.

(2) Die amtliche Untersuchung nach diesem Abschnitt dient ausschließlich den Zwecken, die Umstände der Vorkommnisse, ihre unmittelbaren und mittelbaren Ursachen und die den Schadens- oder Gefahreintritt begünstigenden Faktoren einschließlich der Schwachstellen des Seesicherheitssystems zu ermitteln, Sicherheitsempfehlungen für die Verhütung künftiger Unfälle und Gefährdungen zu gewinnen und im Interesse erhöhter Sicherheit die maritime Sicherheitspartnerschaft der für die Sicherheit Verantwortlichen zu stärken. Sie dient weder der Ermittlung von Tatsachen zum Zwecke der Zurechnung von Fehlern, um Nachteile für Einzelne herbeizuführen, noch dient sie der Feststellung von Verschulden, Haftung oder Ansprüchen.

§ 10
Internationale Untersuchungsregelungen im Sinne des Abschnitts 3

Die Anwendung der seefahrtbezogenen internationalen Untersuchungsregelungen nach den Buchstaben A und B der Anlage geschieht, soweit dieses Gesetz betroffen ist, im Rahmen dieses Abschnitts.

§ 11
Entscheidung über die Führung der Untersuchung nach Abschnitt 3

(1) Ein Untersuchungsverfahren nach diesem Abschnitt muss durchgeführt werden, soweit eine Untersuchung nach den in den Buchstaben A und B der Anlage genannten see-

fahrtbezogenen internationalen Untersuchungsregelungen vorzunehmen ist.

(2) Ein Untersuchungsverfahren nach diesem Abschnitt kann geführt werden, soweit dies im öffentlichen Interesse liegt und

1. – auch unter Berücksichtigung der Durchführbarkeit – Erkenntnisse zu erwarten sind, die voraussichtlich zu einer Erhöhung der Sicherheit in der Seefahrt, insbesondere durch Verbesserung geltender Vorschriften oder Einrichtungen für die Seefahrt, beitragen können, oder
2. ein Staat mit erheblichem Interesse eine Untersuchung im Sinne dieses Abschnitts beantragt und soweit sie durchführbar erscheint.

(3) Über die Führung der Untersuchung entscheidet der Direktor der Bundesstelle (§ 12) oder im Falle seiner Verhinderung sein Stellvertreter.

Unterabschnitt 2

Organisation

§ 12
Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung

(1) Das Bundesoberseeamt in Hamburg wird in „Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung“ (Bundesstelle) umbenannt. Der Bundesstelle obliegt die amtliche Untersuchung nach diesem Abschnitt. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen regelt den Aufbau der Bundesstelle. Sie wird von einem Direktor geleitet und im Übrigen mit Beamten, Angestellten und Arbeitern in erforderlicher Anzahl besetzt. Die Beamten sind unmittelbare Bundesbeamte.

(2) Die Bundesstelle nimmt ihre Aufgaben funktionell und organisatorisch unabhängig von allen natürlichen und juristischen Personen wahr, deren Interessen mit ihren Aufgaben kollidieren könnten.

(3) Weisungen hinsichtlich der Einleitung oder Nichteinleitung sowie des Inhalts und des Umfangs einer Unfalluntersuchung sowie des Untersuchungsberichts oder der Sicherheitsempfehlungen dürfen der Bundesstelle nicht erteilt werden; die Bundesstelle darf gleichwohl erteilte Weisungen nicht befolgen.

(4) Dem Direktor der Bundesstelle sind die Untersuchungsführer, Untersuchungsfachkräfte und weitere Fachkräfte unterstellt. Die Bundesstelle kann sich geeigneter privater Personen als Beauftragte für Unfalluntersuchung bedienen, die im Einzelfall nach Weisung der Bundesstelle und unter ihrer Fachaufsicht als deren Hilfsorgane arbeiten. Die Bundesstelle bestimmt den Umfang der von den Beauftragten durchzuführenden Untersuchungstätigkeit sowie ihre Rechte und Pflichten nach Maßgabe dieses Gesetzes. Die Beauftragten erhalten aus Mitteln der Bundesstelle Reisekostenvergütung nach den für Bundesbeamte geltenden Vorschriften und eine Entschädigung, die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen festgesetzt wird. Dieser Satz gilt entsprechend für Mitglieder der Kammer im Sinne des § 15 in Verbindung mit § 23 des Flugunfall-Untersuchungs-Gesetzes vom 26. August 1998 (– FlUUG –, BGBl. I S. 2470), die nicht der Bundesstelle angehören.

(5) Der Direktor der Bundesstelle und die Untersuchungsführer dürfen neben ihrem Amt kein anderes besoldetes Amt, kein Gewerbe und keinen Beruf ausüben und weder der Leitung oder dem Aufsichtsrat oder Verwaltungsrat eines auf Erwerb gerichteten Unternehmens noch einer gesetzgebenden Körperschaft des Bundes oder eines Landes angehören. Sie dürfen nicht gegen Entgelt außergerichtliche Gutachten abgeben. Sie dürfen keiner der in Absatz 2 genannten juristischen Personen angehören, sie vertreten, sie beraten oder für sie als Gutachter oder Sachverständige tätig werden.

(6) Der Direktor der Bundesstelle und die Untersuchungsführer müssen über umfassende technische und betriebliche Kenntnisse und Erfahrungen auf dem Gebiet des Seefahrtwesens verfügen sowie für die Befähigung zur Leitung einer umfangreichen Unfalluntersuchung ausreichend geschult sein. Die Bundesstelle hat dafür Sorge zu tragen, die fachlichen Fähigkeiten und Kenntnisse der Untersuchungsführer, der Untersuchungsfachkräfte und der weiteren Fachkräfte zu erhalten und der Entwicklung anzupassen.

§ 13
Verwaltungs- und Amtshilfe

(1) Die Bundesstelle arbeitet mit der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung zusammen, soweit dies – insbesondere aus wirtschaftlichen oder technischen Gründen – zweckmäßig erscheint.

(2) Die Bundesstelle kann insbesondere die See-Berufsgenossenschaft als Schiffssicherheitsbehörde, das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie sowie die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest zur Hilfe heranziehen, es sei denn, nach den konkreten Umständen ist nicht auszuschließen, dass das untersuchte Vorkommnis durch deren Verhalten oder ein Verhalten von deren Bediensteten oder von Bediensteten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung ihres Amtsbezirks mitverursacht wurde.

(3) Die Bundesstelle kann zur Erfüllung ihrer Aufgaben mit Dienststellen der Bundesländer Vereinbarungen über Organleihe in bestimmten Einzelfällen abschließen, Absprachen über die Heranziehung von Nachweismitteln und Untersuchungsergebnissen treffen oder sonst in der ihr geeignet erscheinenden Weise zusammenarbeiten. Die Vereinbarungen sind im Verkehrsblatt bekannt zu machen.

(4) Die Bundesstelle kann nach Maßgabe des Unterabschnitts 3 an Untersuchungen durch ausländische Behörden teilnehmen oder die zuständigen Stellen anderer Staaten um Hilfe ersuchen oder diesen auf Ersuchen Hilfe gewähren und zu diesen Zwecken unmittelbar mit den zuständigen ausländischen Behörden zusammenarbeiten.

(5) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen trifft mit ausländischen Staaten nach Möglichkeit ergänzende Vereinbarungen über das bei Untersuchungen im Sinne dieses Abschnitts anzuwendende Verfahren, soweit dies für die Zusammenarbeit im Internationalen Seesicherheitssystem erforderlich erscheint.

(6) Die sonstigen Vorschriften und Grundsätze für die Verwaltungs- und Amtshilfe bleiben unberührt.

Unterabschnitt 3
Durchführung

§ 14
Unterrichtung ausländischer Staaten und der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO)

Ereignet sich ein Seeunfall im Sinne des Artikels 94 Abs. 7 oder des Artikels 221 Abs. 2 des Seerechtsübereinkommens (BGBl. 1994 II S. 1798) im deutschen Hoheitsgebiet oder ist außerhalb desselben ein Schiff unter der Bundesflagge an einem solchen Seeunfall beteiligt, so unterrichtet die Bundesstelle unverzüglich

1. die in Betracht kommenden Flaggenstaaten,
2. den oder die anderen Staaten mit einem erheblichen Interesse an einer Seeunfalluntersuchung sowie
3. nach Maßgabe des IMO-Codes für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See (Verkehrsblatt 2000 S. 128, Anlagenband B 8124 S. 21) die Internationale Seeschifffahrts-Organisation.

§ 15
Entsprechende Geltung des Flugunfall-Untersuchungs-Gesetzes

(1) Die §§ 5 bis 29 FlUUG gelten – mit Ausnahme der §§ 6, 7, 14 Abs. 5, §§ 21, 24 und 26 Abs. 4 Satz 2 – für die Durchführung des Untersuchungsverfahrens nach diesem Abschnitt vorbehaltlich im Einzelfall zwingend anzuwendenden ausländischen Rechts entsprechend. Dabei entspricht dem Begriff

1. „Störung“ – ausgenommen in § 11 Abs. 2 Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz (FlUUG) – der Begriff „sonstiges Vorkommnis“,
2. „Luftfahrzeug“ der Begriff „Schiff“,
3. „Halter“ der Begriff „Eigentümer oder Betreiber“,
4. „Flugschreiber“ der Begriff „Datenschreiber“,
5. „Flugsicherung“ der Begriff „maritime Verkehrssicherungsdienste“
6. „Luftsicherheit“, „Flugsicherheit“ und „Sicherheit in der Luftfahrt“ der Begriff „Sicherheit auf See“,
7. „Zivilluftfahrt“ der Begriff „zivile Seefahrt“,
8. „Flugplatzbetrieb“ der Begriff „Hafenbetrieb“,
9. „Insasse“ der Begriff „Person an Bord“,
10. „Eintragungsstaat“ der Begriff „Flaggenstaat“,
11. „Halterstaat“ der Begriff „Staat des Sitzes der Reederei“,
12. „Berühren oder Verändern von Wrackteilen, Trümmerstücken oder sonstigem Inhalt des Luftfahrzeugs“ der Begriff „Berühren, Unterdrücken oder Verändern von Bestandteilen, Werkstoffproben oder sonstigem Inhalt des Schiffes“,
13. „Flugbesatzung“ der Begriff „Kapitän und Besatzungsmitglieder, deren unmittelbare Verantwortungsbereiche betroffen sind“,
14. „Luftfahrttechnik“ der Begriff „Technik in der Seefahrt“,
15. „Flugbetrieb“ der Begriff „Schiffsbetrieb“ und
16. „Flugunfall“ der Begriff „Seeunfall“.

(2) Eine Übermittlung an öffentliche Stellen im Sinne des § 5 Abs. 1 Satz 4 und Abs. 3 Satz 3, § 14 Abs. 9 und § 26 FlUUG oder eine Gewährung der Einsichtnahme in Akten und Berichte im Sinne des § 26 Abs. 2 und 3 FlUUG ist nur zulässig, soweit sie mit § 19 vereinbar ist. An die Stelle der Bezugnahme in § 26 Abs. 4 Satz 1 FlUUG auf die in § 6 Abs. 1 FlUUG genannten Stellen tritt die Bezugnahme auf die in § 14 genannten Stellen.

(3) An die Stelle des in § 8 Abs. 1, § 11 Abs. 1, § 18 Abs. 1 und § 25 Abs. 1 FlUUG genannten Untersuchungsauftrags oder -zwecks nach § 3 FlUUG treten die Untersuchungszwecke nach § 9 Abs. 2.

(4) „Grundstücke“ im Sinne des § 11 Abs. 1 Nr. 1 FlUUG sind auch die zum Betrieb von Schiffen oder zur Herstellung von Anlagen, Instrumenten und Geräten für den Schiffsbetrieb dienenden Betriebs- und Geschäftsräume im deutschen Hoheitsgebiet an Land im Sinne des § 8 Abs. 1 und 2 des Seeaufgabengesetzes.

(5) An die Stelle der Entscheidungen über die Absperrung gegen den Zutritt zur Unfallstelle im Sinne des § 12 Abs. 1 Satz 1 FlUUG und den Zutritt zur abgesperrten Unfallstelle im Sinne des § 12 Abs. 1 Satz 3 FlUUG treten die Entscheidungen über die Absperrung und die Zulassung zur abgesperrten Unfallstelle, soweit eine Absperrung im Bereich der deutschen Hoheitsgewässer durchführbar ist.

(6) Zeugen können im Sinne des § 16 Abs. 3 Satz 2 FlUUG die Auskunft auch auf solche Fragen verweigern, deren Beantwortung sie der Gefahr eines gegen sie gerichteten Seeamtsverfahrens nach Abschnitt 4 oder eines erheblichen rechtlichen Nachteils aussetzen würde, der sie oder einen der in § 16 Abs. 3 FlUUG bezeichneten Angehörigen betrifft; hierüber sind sie zu belehren.

(7) An die Stelle der Versendung des Untersuchungsberichts im Sinne des § 18 Abs. 3 Nr. 2 FlUUG tritt die Versendung an die Internationale Seeschifffahrts-Organisation. Sie unterbleibt, wenn der IMO-Code für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See eine solche Versendung nicht vorsieht. Eine Versendung im Sinne des § 18 Abs. 3 Nr. 3 und des § 19 Abs. 5 FlUUG an die Kommission der Europäischen Gemeinschaft findet statt, wenn dies in einem Rechtsakt der Gemeinschaft vorgesehen ist.

(8) „Stellen“ im Sinne des § 19 Abs. 2 FlUUG können im Rahmen der Sicherheitspartnerschaft auch einzelne Personen, Unternehmen oder Verbände sein.

§ 16
Benennung des federführenden Staates und der Teilnehmer am Untersuchungsverfahren

(1) Hat die Bundesstelle wegen eines Seeunfalls oder eines anderen Vorkommnisses auf See ein Untersuchungsverfahren eingeleitet, an dem auch ein ausländischer Staat ein erhebliches Interesse hat, so werden auf Ersuchen dieses Staates im gegenseitigen Einvernehmen benannt

1. der für die Untersuchung federführende Staat und

2. bei Benennung Deutschlands als federführender Staat die Teilnehmer im Sinne von § 15 Abs. 1 in Verbindung mit § 14 FlUUG.

(2) Ist Deutschland federführender Staat, so sorgt die Bundesstelle dafür, dass eine gemeinsame Untersuchungsstrategie ausgearbeitet und die mit der Führung der Untersuchung sowie der dazugehörigen Koordinierung beauftragte Person oder Stelle benannt wird.

(3) Eine Untersuchung der Bundesstelle, die für Deutschland als federführenden Staat eingeleitet worden ist, kann fortgeführt werden, auch wenn das Verfahren nach Absatz 1 noch nicht abgeschlossen ist.

(4) Die Bundesstelle kann mit Zustimmung eines anderen Staates mit erheblichem Interesse Untersuchungen nach diesem Abschnitt zugleich für diesen führen.

§ 17
Teilnahme an einer Untersuchung anderer Staaten

Die Bundesstelle kann davon absehen, Deutschland als federführenden Staat zu benennen, soweit sie ihre Mitwirkung im Sinne von § 15 Abs. 1 in Verbindung mit § 5 FlUUG an der Untersuchung eines anderen Staates zur Erreichung des Untersuchungszwecks für ausreichend hält.

§ 18
Verweisung auf Verfahren der IMO

Die Begriffe „Staat mit erheblichem Interesse“, „federführender Staat“ und „Seeunfall“ in den §§ 11, 14, 16 und 17 haben dieselbe Bedeutung wie in dem IMO-Code für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See.

§ 19
Freigabe von Aufzeichnungen und Verwertung von Aussagen

(1) Die Bundesstelle darf Aufzeichnungen über von ihr erhobene

1. Aussagen oder Meinungsäußerungen von Personen,
2. Mitteilungen, die zwischen Personen ausgetauscht worden sind, die am Betrieb eines Schiffes beteiligt waren, sowie
3. Mitteilungen ärztlichen oder persönlichen Inhalts einschließlich gesundheitlicher Daten und bildlicher Darstellungen, die Personen betreffen, die an dem Unfall oder einem anderen Vorkommnis auf See beteiligt waren,

zu keinem anderen Zweck als dem einer Untersuchung im Sinne dieses Abschnitts freigeben, es sei denn,

1. die Bundesstelle oder die für die Rechtsanwendung zuständige Behörde eines anderen Mitgliedstaats der Europäischen Gemeinschaft, der die Untersuchung durchführt, hat entschieden, dass die Auswirkungen ihrer Freigabe die negativen Auswirkungen überwiegen, die ein solches Vorgehen im In- und Ausland auf diese oder eine künftige Untersuchung haben kann, und
2. der Staat, der den betreffenden Aufzeichnungsinhalt zur Verfügung gestellt hat, hat die Freigabe genehmigt.

(2) Diese Aufzeichnungen werden in den Abschlussbericht oder in seine Anhänge nur in zusammengefasster Form und nur dann aufgenommen, wenn sie von Belang für die Analyse des untersuchten Vorkommnisses sind. Personenbezogene Daten sind in den Aufzeichnungen zu anonymisieren, es sei denn, dies wäre mit dem Zweck einer nach Absatz 1 zulässigen Freigabe unvereinbar. Teile von Aufzeichnungen, die im Sinne von Satz 1 belanglos und nicht im Abschlussbericht enthalten sind, werden nicht freigegeben.

(3) Die Bundesstelle erteilt ihre Zustimmung zur Teilnahme eines bevollmächtigten Vertreters eines ausländischen Staates nach § 15 Abs. 1 in Verbindung mit § 14 FlUUG, sofern nichts anderes vorgeschrieben ist, nur dann, wenn dieser Staat zugesichert hat, dass er hinsichtlich der Verfügbarkeit der Nachweismittel die Gegenseitigkeit gewährt und dass er im Sinne des Abschnitts 10 des IMO-Codes für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See eine Freigabe der gewonnenen Unterlagen und Erkenntnisse nur vornimmt, soweit dies unter den Einschränkungen der Absätze 2 und 3 zulässig ist.

(4) Aussagen einer Person im Rahmen einer Untersuchung nach diesem Abschnitt dürfen nicht zu Lasten des Aussagenden verwertet werden.

Abschnitt 4

Normvollzug gegenüber einzelnen an Bord verantwortlichen Personen im Verwaltungsverfahren

Unterabschnitt 1

Grundsätze, Vorprüfung

§ 20
Sachlicher Geltungsbereich des Abschnitts 4, Verwaltungsverfahren

Dieser Abschnitt gilt für die Ermittlung und Auswertung der Ursachen schaden- oder gefahrverursachender Vorkommnisse in Bezug auf Inhaber von

1. Berechtigungen, die im Rahmen der Bundesaufgabe nach § 2 des Seeaufgabengesetzes in der jeweils geltenden Fassung erteilt wurden, und
2. Fahrerlaubnissen für Sportboote oder sonstige Fahrzeuge, die im Rahmen des Seeaufgabengesetzes erteilt wurden,

(Berechtigungen) sowie auf Inhaber von Befähigungszeugnissen oder Fahrerlaubnissen, die von einer ausländischen Behörde oder für die Binnenschifffahrt ausgestellt sind, als Verfahren im Sinne des § 9 des Verwaltungsverfahrensgesetzes.

§ 21
Internationale Untersuchungsregelungen im Sinne des Abschnitts 4

Die Anwendung der seefahrtbezogenen internationalen Untersuchungsregelungen nach den Buchstaben C und D der Anlage geschieht, soweit dieses Gesetz betroffen ist, im Rahmen dieses Abschnitts.

§ 22
Vorprüfung

(1) Bestehen hinreichende tatsächliche Anhaltspunkte, dass eine Berechtigung zu entziehen oder die Ausübung der mit ihr oder einem Befähigungszeugnis oder einer Fahrerlaubnis verbundenen Befugnisse zu beschränken ist, so führt die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest unverzüglich eine Vorprüfung durch.

(2) Hinreichende Anhaltspunkte im Sinne von Absatz 1 sind insbesondere anzunehmen, wenn nach den in den Buchstaben C oder D der Anlage enthaltenen internationalen Untersuchungsregelungen der Sachverhalt überprüft werden muss.

(3) Bieten die Ermittlungen der Behörde genügenden Anlass zu der Annahme, dass eine Maßnahme nach Absatz 1 mit Wahrscheinlichkeit zu erwarten ist, so beantragt sie unverzüglich bei dem zuständigen Seeamt, den Fall nach diesem Abschnitt in Bezug auf den von dem Verdacht betroffenen Berechtigten (Beteiligter) zu untersuchen.

(4) Wurde eine Berechtigung im Rahmen der Berufsausübung für die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ausgeübt, so berichtet die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest über alle ihr bekannten Anhaltspunkte im Sinne des Absatzes 1 an das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, von dem sie angewiesen werden kann, einen Antrag nach Absatz 3 zu stellen.

(5) Zuständigkeiten und Befugnisse nach anderen Rechtsvorschriften zur Entziehung von Berechtigungen, Beschränkung ihrer Ausübung oder Sicherstellung oder Beschlagnahme der entsprechenden Urkunden bleiben unberührt.

§ 23
Pflicht zur Durchführung oder Einstellung der Untersuchung nach Abschnitt 4

(1) Eine Untersuchung nach diesem Abschnitt ist durchzuführen, soweit die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest einen Antrag nach § 22 Abs. 3 gestellt hat.

(2) Die Untersuchung nach diesem Abschnitt ist einzustellen, wenn der Beteiligte gegenüber einer nach diesem Abschnitt zuständigen Behörde schriftlich unwiderruflich erklärt hat, dass er während der nächsten dreißig Monate – oder bei Verdacht der Vorprüfungsbehörde auf dauerhaftes Fehlen eines der in § 31 Abs. 1 Satz 1 genannten subjektiven Merkmale auf Dauer – von seiner Berechtigung keinen Gebrauch machen wird, und wenn er dieser Behörde die entsprechenden Berechtigungsurkunden für die jeweilige Dauer unwiderruflich zur Verwahrung übergeben hat. Die zuständige Behörde kann Auflagen anordnen und die in Satz 1 vorgesehenen Fristen bei Vorliegen besonderer Gründe verkürzen. § 31 Abs. 5 gilt entsprechend.

Unterabschnitt 2

Organe der seeamtlichen Untersuchung

§ 24
Zuständigkeit der Seeämter

(1) Die Untersuchung nach diesem Abschnitt obliegt den Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest. Sie bilden Untersuchungsausschüsse (Seeämter) in Hamburg, Kiel und Rostock sowie Bremerhaven und Emden.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung die örtliche Zuständigkeit der Seeämter zu bestimmen.

(3) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen erlässt eine Geschäftsordnung für die Seeämter; vor ihrem Erlass sind die Küstenländer zu hören. Die Geschäftsordnung ist im Verkehrsblatt bekannt zu machen.

§ 25
Besetzung der Seeämter

(1) Die Seeämter entscheiden in der Besetzung mit einem Vorsitzenden, einem Ständigen Beisitzer und drei ehrenamtlichen Beisitzern.

(2) Der Vorsitzende und die Beisitzer haben gleiches Stimmrecht. Dem Vorsitzenden und den Beisitzern dürfen keine Weisungen für den Inhalt des Spruchs (§ 30) erteilt werden. Entscheidungen außerhalb der mündlichen Verhandlung (§ 29) trifft der Vorsitzende.

(3) Der Vorsitzende der Seeämter muss die Befähigung zum Richteramt nach dem Deutschen Richtergesetz besitzen. Die Ständigen Beisitzer der Seeämter müssen, wenn es sich um Berechtigungen für Kauffahrteischiffe handelt, die Befähigung zum Kapitän auf entsprechenden Schiffen besitzen und über ausreichende Erfahrungen in der Führung eines Seeschiffes verfügen.

§ 26
Ehrenamtliche Beisitzer

(1) Die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest stellen eine Vorschlagsliste für die ehrenamtlichen Beisitzer der Seeämter ihres Bereichs auf. In die Listen werden Personen aufgenommen, die von den beteiligten Bundes- und Landesbehörden, Berufs- und Interessenvertretungen benannt werden.

(2) Jede Wasser- und Schifffahrtsdirektion wählt aus den Vorschlagslisten die erforderliche Anzahl von ehrenamtlichen Beisitzern aus (Beisitzerliste) und bestellt die Beisitzer für eine ehrenamtliche Tätigkeit.

(3) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung zu bestimmen,

1. die Personengruppen, aus denen die Beisitzer auszuwählen sind,
2. die fachlichen Anforderungen an die Beisitzer und
3. die Angaben, die die Beisitzerliste enthalten muss.

(4) Die ehrenamtlichen Beisitzer sind vom Vorsitzenden aus der Beisitzerliste zu den Sitzungen heranzuziehen. Dabei ist unter Berücksichtigung der Bordfunktion des oder der Beteiligten sowie des Ortes und der Art des zugrunde liegenden Sachverhalts die sachkundige und unabhängige Besetzung sicherzustellen. Die ehrenamtlichen Beisitzer sind berechtigt und verpflichtet, sich über die Ergebnisse der Ermittlungen zu unterrichten.

Unterabschnitt 3

Seeamtsverfahren

§ 27
Beweisaufnahme

(1) Außerhalb der mündlichen Verhandlung sind Beweise aufzunehmen, wenn der Sachverhalt es erfordert oder die Beweisaufnahme in der Verhandlung voraussichtlich nicht möglich oder besonders erschwert sein würde. Zur Beweisaufnahme sind der Ständige Beisitzer und nach Lage des Falles, weitere Beisitzer hinzuzuziehen. § 29 Abs. 7 und 8 findet Anwendung. Das Seeamt ist befugt, bei der Ermittlung des Sachverhalts eine Versicherung an Eides Statt abzunehmen.

(2) Behörden und Stellen, deren Geschäftsbereiche von dem zugrunde liegenden Sachverhalt unmittelbar betroffen sind, sollen von einer beabsichtigten Beweisaufnahme unterrichtet werden; erstrecken sich die Ermittlungen auf ein Schiff unter fremder Flagge, soll, und zwar auch von der Vollstreckung einer Anordnung nach § 28 Abs. 1 Satz 2, die zuständige konsularische Vertretung benachrichtigt werden.

§ 28
Auskunfts-, Herausgabe- und Aufbewahrungspflichten

(1) Die nach dem Schiffssicherheitsgesetz in der jeweils geltenden Fassung für die Sicherheit des Schiffes Verantwortlichen sind nach Maßgabe dieser Verantwortlichkeit verpflichtet, dem Seeamt auf Verlangen über die Beschaffenheit, Besatzung, den Liegeort und den Reiseplan der von dem zugrunde liegenden Sachverhalt betroffenen Schiffe Auskunft zu erteilen. Die für die Untersuchung erheblichen Unterlagen und Gegenstände sind auf Verlangen von demjenigen herauszugeben, der sie in Gewahrsam hat oder verfügungsberechtigt ist; dies gilt insbesondere für die benutzten Seekarten, Seetagebücher sowie technischen Aufzeichnungen und Unterlagen. Die nach Satz 2 angeforderten Unterlagen sind von den herausgabepflichtigen Personen bis zum Abschluss der seeamtlichen Untersuchung aufzubewahren.

(2) Die Herausgabe von Unterlagen kann verweigert werden, wenn das Bundesministerium der Verteidigung dies aus Gründen der militärischen Sicherheit für erforderlich hält.

§ 29
Mündliche Verhandlung

(1) Im Untersuchungsverfahren des Seeamtes findet eine mündliche Verhandlung statt, soweit nicht sämtliche Beteiligten dem gegenüber dem Vorsitzenden unwiderruflich widersprechen.

(2) Die Beteiligten werden zur mündlichen Verhandlung mit angemessener Frist schriftlich geladen und sind verpflichtet, hierzu persönlich zu erscheinen. Ist eine schriftliche Ladung zur mündlichen Verhandlung nicht rechtzeitig möglich, so kann sie auch durch Telefon, Telegramm, Fernschreiben, Telefax oder Boten bewirkt werden. Die Ladung enthält den Hinweis, dass sich der Beteiligte der Hilfe eines Beistandes bedienen kann und dass bei unentschuldigtem Fernbleiben des zum Erscheinen verpflichteten Beteiligten dessen zwangsweise Vorführung angeordnet werden kann.

(3) Der Verhandlungstermin ist den Behörden und Stellen, deren Aufgaben unmittelbar berührt werden, mitzuteilen. Ist der Inhaber eines ausländischen Befähigungszeugnisses beteiligt, ist der Verhandlungstermin der zuständigen konsularischen Vertretung mitzuteilen.

(4) Das Seeamt soll die Verhandlung so fördern, dass sie möglichst in einem Termin erledigt werden kann.

(5) Die mündliche Verhandlung ist öffentlich, soweit nicht ein Beteiligter dem gegenüber dem Vorsitzenden widerspricht. Das Seeamt kann für die Verhandlung oder für einen Teil davon die Öffentlichkeit auch ausschließen, wenn

1. eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung zu besorgen ist oder
2. militärische Angelegenheiten geheim zu halten oder wichtige Geschäfts- oder Betriebsgeheimnisse zu wahren sind.

Der Ausschluss der Öffentlichkeit aus anderen Gründen als denen der Geheimhaltung militärischer Angelegenheiten oder der Wahrung wichtiger Geschäfts- oder Betriebsgeheimnisse steht der Anwesenheit amtlicher Vertreter anderer Staaten nicht entgegen.

(6) Der Vorsitzende eröffnet und leitet die mündliche Verhandlung. Soweit dieses Gesetz keine Verfahrensregelungen enthält, bestimmt der Vorsitzende den Gang der Verhandlung nach pflichtgemäßem Ermessen. Die §§ 66, 68 Abs. 2 und 3 und § 71 des Verwaltungsverfahrensgesetzes finden Anwendung. Wer erst im Verlauf der mündlichen Verhandlung als Beteiligter zu dem Verfahren hinzugezogen wird, kann verlangen, dass die mündliche Verhandlung ausgesetzt wird, insbesondere wenn er einen Beistand hinzuziehen oder Akteneinsicht nehmen will. Der Beteiligte ist hierauf hinzuweisen.

(7) Auf die Mitwirkung von Zeugen und Sachverständigen findet § 65 des Verwaltungsverfahrensgesetzes mit der Maßgabe Anwendung, dass die Vorschriften über Zeugen auch für Beteiligte gelten. Beteiligte können die Aussagen über Fragen verweigern, deren Beantwortung sie der Gefahr einer Maßnahme nach § 31 Abs. 1, 2 oder 4 aussetzen würde. Für die eidliche Vernehmung ist auch das Gericht des Ortes zuständig, an dem die mündliche Verhandlung stattfindet. Beteiligte werden nicht eidlich vernommen.

(8) Über die mündliche Verhandlung ist eine Niederschrift zu fertigen. Die Niederschrift muss Angaben enthalten über

1. den Ort und den Tag der Verhandlung,
2. die Namen des Vorsitzenden, des Schriftführers und der Beisitzer des Seeamtes, der erschienenen Beteiligten, Zeugen und Sachverständigen,
3. den behandelten zugrunde liegenden Sachverhalt,
4. den wesentlichen Inhalt der Aussagen der Beteiligten, der Zeugen und Sachverständigen und
5. das Ergebnis eines Augenscheines.

Die Niederschrift ist von dem Vorsitzenden und vom Schriftführer zu unterzeichnen.

§ 30
Spruch des Seeamtes

(1) Das Untersuchungsverfahren wird durch Spruch abgeschlossen. Das Seeamt entscheidet unter Würdigung des Gesamtergebnisses des Verfahrens.

(2) Der Spruch enthält

1. Feststellungen über die zugrunde liegenden Tatsachen,
2. die Entscheidung, dass ein fehlerhaftes Verhalten eines Beteiligten vorliegt, sofern die Untersuchung dies ergeben hat,
3. unter den nach § 31 Abs. 1 bis 4 jeweils dafür maßgebenden Voraussetzungen
   a) die befristete oder unbefristete Untersagung der Ausübung von Befugnissen (Fahrverbot) (§ 31 Abs. 1 und 4), erforderlichenfalls mit Auflagen (§ 31 Abs. 2),
   b) die Entziehung einer Berechtigung (§ 31 Abs. 2) oder
   c) die Erlaubnis, ein minderes Befähigungszeugnis auszustellen (§ 31 Abs. 3),
4. in den Fällen der Nummer 3 Buchstabe a eine Entscheidung, ob ein Vermerk über ein Fahrverbot von mehr als 12 Monaten Dauer in eine Urkunde über die Berechtigung einzutragen ist, und
5. in den Fällen der Nummer 3 Buchstaben a und b eine Entscheidung, ob eine vorläufige Sicherstellung und amtliche Verwahrung der über die Berechtigung ausgestellten Urkunde oder Urkunden oder eine Beschlagnahme zum Zwecke einer Eintragung nach Nummer 4 vorzunehmen ist.

Der Spruch lautet auf Einstellung des Verfahrens, wenn sich herausstellt, dass die Voraussetzungen der §§ 20 bis 23 nicht vorliegen. Der Spruch enthält eine Kostenentscheidung.

(3) Der Spruch darf eine Entscheidung nach Absatz 2 Satz 1 Nr. 2 nur enthalten, wenn er auf Grund dieser Entscheidung auch eine Entscheidung nach Absatz 2 Satz 1 Nr. 3 enthält. Das Seeamt kann ein fehlerhaftes Verhalten eines Beteiligten feststellen, wenn dieser nach der Überzeugung des Seeamtes Rechtsvorschriften, Verwaltungsanordnungen, Richtlinien oder allgemeine für seinen Verantwortungsbereich geltende Grundsätze, insbesondere allgemeine Grundsätze der Schiffsführung, der Schiffsbetriebstechnik, des Funkdienstes, der Sicherheit der Schifffahrt, des Umweltschutzes auf See oder allgemein anerkannte Regeln der Technik nicht beachtet hat.

(4) Der Spruch darf Entscheidungen nach Absatz 2 Satz 1 Nr. 2 oder 3 nur enthalten, wenn

1. das Seeamt sie zur mündlichen oder schriftlichen Erörterung gestellt hat und
2. der Beteiligte ausreichend Gelegenheit zur Stellungnahme gegenüber dem Seeamt hatte oder trotz ordnungsgemäßer Ladung zur mündlichen Verhandlung ohne ausreichende Entschuldigung nicht erschien. Ist der Beteiligte bei einer mündlichen Verhandlung abwesend, so darf der Spruch Entscheidungen nach Absatz 2 Satz 1 Nr. 2 oder 3 nur enthalten, wenn der Beteiligte zuvor auf diese Möglichkeit hingewiesen worden ist.

(5) Der Spruch ist schriftlich abzufassen und von dem Vorsitzenden und den Beisitzern zu unterzeichnen. Er soll binnen eines Monats vollständig vorliegen. In den Gründen sind die zugrunde liegenden Tatsachen darzustellen. Die Beteiligten und ihre Berechtigungen oder Fahrerlaubnisse sind genau zu bezeichnen. Das Ergebnis der Beweisaufnahme ist zu würdigen. Es sind die Umstände anzugeben, die für den Spruch maßgebend waren.

(6) Der Spruch ist den Beteiligten zuzustellen. Auf Antrag erhalten sie eine Ausfertigung der Niederschrift über die mündliche Verhandlung.

(7) Das Seeamt teilt vollziehbare Entscheidungen im Sinne von Absatz 2 Satz 1 Nr. 3 bis 5 auch den folgenden Stellen mit:

1. Stellen, die die betreffenden Berechtigungen erteilt oder Zeugnisse ausgestellt haben, bei Fahrerlaubnissen für in Deutschland registrierte Sportboote der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest;
2. in den Fällen, in denen das Seeamt weder die Eintragung eines Vermerks noch die vorläufige Sicherstellung und amtliche Verwahrung einer Urkunde angeordnet hat, den im Rahmen des Seeaufgabengesetzes mit dem schifffahrtspolizeilichen Vollzug beauftragten Behörden.

(8) Unanfechtbare Sprüche des Seeamtes können vollständig – einschließlich der Schiffsnamen, soweit es zur Erfüllung der öffentlichen Aufgaben nach diesem Abschnitt erforderlich ist – oder in gekürzter Fassung in einer amtlichen Entscheidungssammlung veröffentlicht werden, wenn die Namen der natürlichen Personen in der Veröffentlichung anonymisiert werden. Beruht der Spruch auf einem nichtöffentlichen Verfahren, so sind bei der Entscheidung über die Veröffentlichung die Umstände zu berücksichtigen, auf denen die Nichtöffentlichkeit des Verfahrens beruht.

§ 31
Entzug und Beschränkung der Ausübung von Berechtigungen

(1) Das Seeamt hat im Spruch ein Fahrverbot für höchstens dreißig Monate auszusprechen, wenn es zu der Überzeugung gelangt ist, dass eine solche Maßnahme für die Sicherheit der Seefahrt im Sinne des § 1 erforderlich ist, weil der Inhaber der Berechtigung während dieser Zeit nicht die für eine Tätigkeit als Schiffsführer oder sonst in der Seefahrt Verantwortlicher gebotene körperliche oder geistige Eignung oder das für diese Tätigkeit gebotene Verantwortungsbewusstsein besitzt. Ein solcher Mangel ist in der Regel anzunehmen, wenn der Inhaber infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel nicht in der Lage war, den Dienst an Bord sicher auszuüben. Falls der Inhaber mehr als ein Befähigungszeugnis besitzt, kann im Spruch ausgesprochen werden, dass die Ausübung einzelner Befugnisse unbeschränkt bleibt.

(2) Hält das Seeamt eine Maßnahme nach Absatz 1 aus besonderen Gründen zur Sicherheit der Seefahrt nicht für ausreichend, so kann es zusätzliche Auflagen anordnen oder die Berechtigung auf Dauer entziehen.

(3) Die Erteilung einer Berechtigung, deren Befugnisse in der entzogenen oder hinsichtlich der Ausübung beschränkten Berechtigung eingeschlossen sind, kann zugelassen werden.

(4) Unter den Voraussetzungen des Absatzes 1 Satz 1 und 2 kann gegenüber dem Inhaber eines nicht von einer Behörde der Bundesrepublik Deutschland ausgestellten Befähigungszeugnisses oder einer ausländischen Fahrerlaubnis für Sportboote oder sonstige Fahrzeuge sowie eines Befähigungszeugnisses der Binnenschifffahrt für alle oder bestimmte deutsche Hoheitsgewässer ein Fahrverbot ausgesprochen werden.

(5) Wird die Ausübung einer Berechtigung im Sinne des Absatzes 1 oder 4 beschränkt, so ruht diese; die damit verbundene Befugnis darf vom Zeitpunkt des Spruchs – und nach einer gerichtlichen Anfechtungsklage oder Einlegung eines sonstigen Rechtsmittels vom Zeitpunkt der Abweisung des Rechtsbehelfs – an bis zum Ablauf der hierfür im Spruch bezeichneten Frist und zur Erfüllung von Auflagen nach Absatz 2, soweit vorhanden, nicht mehr ausgeübt werden. Befinden sich in den Fällen des § 30 Abs. 2 Nr. 4 und 5 die über die Berechtigung ausgestellten Urkunden nicht im Besitz des Seeamtes, sind sie vom Inhaber unverzüglich dem Seeamt abzuliefern oder im Falle eines Fahrverbots zur Eintragung vorzulegen. § 111a Abs. 5 der Strafprozessordnung gilt entsprechend.

(6) Befähigungszeugnisse sowie Fahrerlaubnisse für Sportboote, die von einer Behörde der Deutschen Demokratischen Republik ausgestellt sind, gelten im Sinne dieser Vorschrift als von einer Behörde der Bundesrepublik Deutschland ausgestellt.

Unterabschnitt 4

Kosten

§ 32
Gebühren und Auslagen

(1) Für Amtshandlungen nach § 30 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 werden Gebühren erhoben.

(2) Gebühren werden auch für einen erfolglos eingelegten Widerspruch erhoben.

(3) Auslagen werden von einem Beteiligten nur erhoben, wenn das Seeamt gegen ihn eine Maßnahme nach § 31 Abs. 1, 2 oder 4 angeordnet hat.

(4) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung die Gebührentatbestände und die Gebührenhöhe zu bestimmen und dabei feste Sätze oder Rahmensätze vorzusehen.

Unterabschnitt 5

Verwaltungsgerichtliche Anfechtung

§ 33
Vorverfahren

(1) Vor Erhebung einer verwaltungsgerichtlichen Klage gegen den Spruch eines Seeamtes bedarf es keiner Nachprüfung in einem Vorverfahren.

(2) Über einen Widerspruch gegen einen sonstigen Verwaltungsakt eines Seeamtes entscheidet die für das Seeamt zuständige Wasser- und Schifffahrtsdirektion.

Abschnitt 5

Bußgeld, Schluss- und Übergangsvorschriften

Unterabschnitt 1

Bußgeldvorschriften

§ 34
Bußgeldvorschriften

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 15 Abs. 1 in Verbindung mit § 12 Abs. 2 Satz 1 des Flugunfall-Untersuchungs-Gesetzes die Unfallstelle oder Unfallspuren vor der Freigabe verändert oder Bestandteile, Werkstoffproben oder sonstigen Inhalt des Schiffs vor der Freigabe unterdrückt oder verändert,
2. sich ohne Zustimmung nach § 15 Abs. 1 in Verbindung mit § 14 Abs. 7 Satz 1 des Flugunfall-Untersuchungs-Gesetzes zum Stand der Untersuchung oder zu einzelnen Ergebnissen öffentlich äußert,
3. entgegen § 15 Abs. 1 in Verbindung mit § 16 Abs. 3 Satz 1 des Flugunfall-Untersuchungs-Gesetzes der Pflicht zur wahrheitsgemäßen Aussage oder zur Erstattung von Gutachten nicht nachkommt,
4. entgegen § 28 Abs. 1 eine Auskunft nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig erteilt, eine Unterlage oder einen Gegenstand nicht oder nicht rechtzeitig herausgibt oder eine Unterlage nicht oder nicht für die vorgeschriebene Dauer aufbewahrt,
5. einem vollziehbaren Fahrverbot nach § 31 Abs. 4 zuwiderhandelt oder
6. entgegen § 31 Abs. 5 Satz 2 eine dort genannte Urkunde nicht oder nicht rechtzeitig abliefert oder nicht oder nicht rechtzeitig vorlegt.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße geahndet werden.

(3) Verwaltungsbehörden im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten sind die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest.

Unterabschnitt 2

Schlussvorschriften

§ 35
Vollzugsvereinbarungen zwischen Bund und Küstenländern

Dieses Gesetz berührt nicht die über die Vereinbarungen über die Ausübung der schifffahrtpolizeilichen Vollzugsaufgaben erlassenen Gesetze der Länder

1. Bremen vom 12. April 1955 (Gesetzblatt der Freien Hansestadt Bremen S. 59) und vom 28. Juni 1983 (Bremer Gesetzblatt S. 405),
2. Hamburg vom 5. Mai 1956 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt S. 83) und vom 16. Dezember 1982 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt S. 387),

3. Mecklenburg-Vorpommern vom 12. November 1992 (Gesetz- und Verordnungsblatt für Mecklenburg-Vorpommern S. 660),

4. Niedersachsen vom 23. Dezember 1955 (Niedersächsisches Gesetz- und Verordnungsblatt S. 293) und vom 2. Juni 1982 (Niedersächsisches Gesetz- und Verordnungsblatt S. 153),

5. Schleswig-Holstein vom 15. Juli 1955 (Gesetz- und Verordnungsblatt für Schleswig-Holstein S. 137) und vom 10. Dezember 1984 (Gesetz- und Verordnungsblatt für Schleswig-Holstein S. 247).

§ 36
Einschränkung von Grundrechten

Das Grundrecht der Unverletzlichkeit der Wohnung (Artikel 13 des Grundgesetzes) wird nach Maßgabe dieses Gesetzes eingeschränkt.

Anlage zum Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz

Internationale seefahrtbezogene Untersuchungsregelungen

Abschnitt 1

Amtliche Untersuchungen zur Sicherheitskultur

A. Allgemein anerkannte völkerrechtliche Vorschriften über Verpflichtungen zur Durchführung von Untersuchungen schaden- oder gefahrverursachender Vorkommnisse und zur internationalen Zusammenarbeit:

1. Artikel 94 Abs. 7 – auch in Verbindung mit Artikel 58 Abs. 2 – sowie Artikel 194 Abs. 1 und 3 Buchstabe b des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen (SRÜ)
(BGBl. 1994 II S. 1798)

2. Artikel 2 Buchstabe g des Übereinkommens Nummer 147 der Internationalen Arbeits-Organisation (ILO) über Mindestnormen auf Handelsschiffen[1]
(BGBl. 1980 II S. 606)

3. Kapitel I Teil C der Anlage zum Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS)[1]
(BGBl. 1979 II S. 141; Bekanntmachung der Neufassung in der amtlichen deutschen Übersetzung: BGBl. 1998 II S. 2579)

4. Artikel 23 des Internationalen Freibord-Übereinkommens von 1966[1]
(BGBl. 1969 II S. 249)

5. Artikel 6 und 12 des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL)[1]
(BGBl. 1982 II S. 2; Bekanntmachung der Neufassung in der amtlichen deutschen Übersetzung: BGBl. 1996 II S. 399)

B. Richtlinienbestimmungen der Europäischen Gemeinschaft über die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen auf See:

– Artikel 5 und 12 in Verbindung mit Artikel 1 bis 3 der Richtlinie 1999/35/EG des Rates vom 29. April 1999 über ein System verbindlicher Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr[2]
(ABl. EG Nr. L 138 S. 1)

Abschnitt 2

Normvollzug zur Seesicherheit

C. Allgemein anerkannte völkerrechtliche Regeln zur Untersuchung:

1. Verpflichtungen zu Untersuchungsmaßnahmen:

   1.1 Artikel 94 Abs. 6 Satz 2 – auch in Verbindung mit Artikel 58 Abs. 2 – SRÜ

   1.2 Regel I/5 Abs. 1 der Anlage des Internationalen Übereinkommens von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW) (BGBl. 1982 II S. 297; 1988 II S. 1118)[3]

2. Schranken der Untersuchung:

   Artikel 97 Abs. 3 SRÜ

D. Richtlinienbestimmungen der Europäischen Gemeinschaft über den Berechtigungsentzug:

– Artikel 5b Abs. 1 der Richtlinie 94/58/EG des Rates vom 22. November 1994 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten (ABl. EG Nr. L 319 S. 28), eingeführt durch Artikel 1 in Verbindung mit Artikel 2 Abs. 2 und 3 der Richtlinie 98/35/EG des Rates vom 25. Mai 1998[3]
(ABl. EG Nr. L 172 S. 1).

Artikel 3

Änderung der Verordnung zur Durchführung des Seeunfalluntersuchungsgesetzes

Die Verordnung zur Durchführung des Seeunfalluntersuchungsgesetzes vom 5. Juni 1986 (BGBl. I S. 860), zuletzt geändert durch Artikel 7 der Verordnung vom 7. Dezember 1994 (BGBl. I S. 3744), wird wie folgt geändert:

---

[1] Jeweils auch in Verbindung mit Artikel 94 Abs. 5 SRÜ. Hierzu insbesondere: Code für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO), Entschließung A.849(20) vom 27. November 1997, geändert durch Entschließung A.884(21) vom 25. November 1999 (deutsche amtliche Übersetzung bekannt gemacht im Verkehrsblatt 2000 S. 128, Anlagenband B 8124 S. 21).

[2] Artikel 2 Buchstabe p und Artikel 12 dieser Richtlinie verweisen zusätzlich auf den in Fußnote 1 dieser Anlage genannten IMO-Code.

[3] Auch in Verbindung mit Artikel 94 Abs. 5 SRÜ

1. Die Bezeichnung und Abkürzung der Verordnung werden wie folgt gefasst:

„Verordnung zur Durchführung des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes (DVSUG)“

2. Abschnitt 1 wird wie folgt gefasst:

„Abschnitt 1

§ 1
Zuständigkeit des Seeamtes Kiel

Das Seeamt Kiel ist zuständig im Sinne von § 24 des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes vom … (BGBl. I S. …) in der jeweils geltenden Fassung, wenn die Berechtigung oder Befugnis von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord oder vom oder im Land Schleswig-Holstein erteilt worden ist oder wenn in besonderem Maße die Sicherheit der Seefahrt im Zuständigkeitsbereich der Wasser- und Schifffahrtsämter Lübeck, Kiel-Holtenau, Brunsbüttel oder Tönning oder in den angrenzenden Häfen berührt ist.

§ 2
Zuständigkeit des Seeamtes Hamburg

Das Seeamt Hamburg ist zuständig im Sinne von § 24 des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes, wenn die Berechtigung oder Befugnis vom oder im Land Hamburg erteilt worden ist oder wenn in besonderem Maße die Sicherheit der Seefahrt im Zuständigkeitsbereich der Wasser- und Schifffahrtsämter Hamburg oder Cuxhaven oder in den angrenzenden Häfen berührt ist.

§ 3
Zuständigkeit des Seeamtes Bremerhaven

Das Seeamt Bremerhaven ist zuständig im Sinne von § 24 des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes, wenn die Berechtigung oder Befugnis vom oder im Land Bremen erteilt worden ist oder wenn in besonderem Maße die Sicherheit der Seefahrt im Zuständigkeitsbereich der Wasser- und Schifffahrtsämter Bremen oder Bremerhaven oder in den angrenzenden Häfen berührt ist.

§ 4
Zuständigkeit des Seeamtes Emden

Das Seeamt Emden ist zuständig im Sinne von § 24 des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes, wenn die Berechtigung oder Befugnis von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest oder vom oder im Land Niedersachsen erteilt worden ist oder wenn in besonderem Maße die Sicherheit der Seefahrt im Zuständigkeitsbereich der Wasser- und Schifffahrtsämter Emden oder Wilhelmshaven oder in den angrenzenden Häfen berührt ist.

§ 4a
Zuständigkeit des Seeamtes Rostock

Das Seeamt Rostock ist zuständig im Sinne von § 24 des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes, wenn die Berechtigung oder Befugnis vom oder im Land Mecklenburg-Vorpommern oder von einer Dienststelle der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik erteilt worden ist oder wenn in besonderem Maße die Sicherheit der Seefahrt im Zuständigkeitsbereich des Wasser- und Schifffahrtsamtes Stralsund oder in den angrenzenden Häfen berührt ist.

§ 4b
Mehrere Zuständigkeiten

Mehrere Verfahren, denen ein gleicher Sachverhalt zugrunde liegt, sollen nicht von unterschiedlichen Seeämtern durchgeführt werden. Zuständig ist das Seeamt, das als erstes den Sachverhalt zugrunde gelegt hat, sonst das Seeamt, das der Vorsitzende bestimmt.“

3. In § 5 Abs. 1 werden die Wörter „beim Bundesoberseeamt und“ mit Wirkung zum 31. Dezember 2001 gestrichen.

4. In § 7 werden die Wörter „und das Bundesoberseeamt“ mit Wirkung zum 31. Dezember 2001 gestrichen.

5. § 8 wird gestrichen.

6. Die Anlage wird wie folgt gefasst:

„Anlage
(zu § 7)

Gebührenverzeichnis

Nr.	Gebührentatbestand/Rechtsgrundlage	Gebühr Deutsche Mark
1	Entzug einer Berechtigung im Sinne von § 20 Nr. 1 SUG oder Untersagung der Ausübung von Befugnissen hieraus (§ 31 Abs. 1, 2 und 4 SUG)	500,–
2	Entzug einer Fahrerlaubnis für Sportboote oder sonstige Fahrzeuge im Sinne von § 20 Nr. 2 SUG oder Untersagung der Ausübung von Befugnissen hieraus (§ 31 Abs. 1, 2 und 4 SUG)	400,–
3	Erfolgloser Widerspruch gegen die Anordnung der Herausgabe von für die Untersuchung erheblichen Unterlagen und Gegenständen (§ 28 Abs. 1 Satz 2 SUG)“	150,–

Artikel 4

Änderung der Verordnung über die Sicherung der Seefahrt

Die Verordnung über die Sicherung der Seefahrt vom 27. Juli 1993 (BGBl. I S. 1417), zuletzt geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 28. September 1999 (BGBl. I S. 1938), wird wie folgt geändert:

1. Nach § 6 wird folgender neuer § 6a eingefügt:

„§ 6a
Meldung bestimmter schaden- oder gefahrverursachender Vorkommnisse

(1) Der Schiffsführer eines Schiffes, das die Bundesflagge führt, oder bei dessen Verhinderung ein anderes Besatzungsmitglied oder, sofern keine dieser Personen dazu in der Lage ist, der Betreiber des Schiffes, hat der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung unverzüglich jedes das Schiff betreffende schaden- oder gefahrverursachende Vorkommnis im Sinne von Absatz 2 zu melden und möglichst folgende Angaben zu übermitteln:

1. Name und derzeitiger Aufenthalt des Meldenden,
2. Ort (geographische Position) und Zeit des Unfalls,

3. Name, IMO-Identifikationsnummer, Rufzeichen und Flagge des Schiffes sowie Rufnummer des zu diesem Schiff gehörenden mobilen Seefunkdienstes (MMSI),
4. Typ, Verwendungszweck, Länge und Tiefgang des Schiffes,
5. Name des Betreibers des Schiffes,
6. Name des verantwortlichen Schiffsführers,
7. Herkunfts- und Zielhafen des Schiffes,
8. Anzahl der Besatzungsmitglieder und weiteren Personen an Bord,
9. Umfang des Personen- und Sachschadens,
10. Angaben über beförderte Güter,
11. Darstellung des Verlaufs des Vorkommnisses,
12. Angaben über andere Schiffe, die am Unfall beteiligt sind,
13. Wetterbedingungen,
14. Darstellung der Gefahr einer Meeresverschmutzung.

(2) Als Vorkommnis im Sinne des Absatzes 1 gilt jedes Ereignis beim Betrieb des Schiffes in der Seefahrt, wenn auf Grund des Betriebes

1. eine Person tödlich oder schwer verletzt worden ist oder vermisst wird oder die Besatzung erheblich gefährdet wird,
2. a) das Schiff einen Schaden durch Aufgrundlaufen, Zusammenstoß, Feuer, Wetter oder Explosion erlitten hat oder

   b) Ausfälle in einem System aufgetreten sind, das für die Stabilität oder sichere Fahrt unverzichtbar ist,

   und dadurch die sichere Schiffsführung beeinträchtigt wird oder worden ist oder
3. eine erhebliche Gefährdung oder Schädigung der Meeresumwelt eingetreten ist.

(3) Unabhängig von Absatz 1 haben auch die See-Berufsgenossenschaft, eine vom oder für den Schiffseigner herangezogene Klassifikationsgesellschaft und die Lotsen des betroffenen Schiffes eine Meldepflicht für die in Absatz 2 genannten Vorkommnisse.

(4) Die Schifffahrtspolizeibehörden des Bundes unterrichten die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung unverzüglich über jedes schaden- oder gefahrverursachende Vorkommnis im Sinne des Absatzes 2, das Gegenstand ihrer Tätigkeit im Rahmen der Abwehr oder Bekämpfung von Gefahren im Sinne des Seeaufgabengesetzes ist.

(5) Zur Vervollständigung der Meldung ist der Betreiber des Schiffes auf Verlangen der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung verpflichtet, auf zugesandtem Formblatt einen ausführlichen Bericht vorzulegen.“

2. In § 10 Abs. 1 wird nach Nummer 8 die folgende neue Nummer 8a eingefügt:

   „8a. § 6a Abs. 1 eine Meldung nicht, nicht richtig oder nicht rechtzeitig macht,“

Artikel 5

Änderung des Gesetzes über das Seelotswesen

Das Seelotsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. September 1984 (BGBl. I S. 1213), zuletzt geändert durch Artikel 3 Nr. 3 des Gesetzes vom 17. Juli 1997 (BGBl. I S. 1832), wird wie folgt geändert:

1. § 9 Nr. 1 und 2 wird wie folgt gefasst:

   „1. ein Befähigungszeugnis ohne Einschränkung in den nautischen Befugnissen zum Kapitän für den Dienst auf anderen als Fischereifahrzeugen oder ein als gleichwertig anerkanntes Befähigungszeugnis eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum besitzt,

   2. ausweislich des Seefahrtbuches oder eines gleichwertigen amtlichen Dokuments nach dem Erwerb eines solchen Befähigungszeugnisses eine Seefahrtzeit von mindestens zwei Jahren als Kapitän oder nautischer Schiffsoffizier geleistet hat,“.
2. § 16 wird wie folgt geändert:

   a) Es wird folgender Absatz 1 eingefügt:

   „(1) Untersagt ein Seeamt einem Seelotsen die Ausübung der Befugnisse eines in § 9 Nr. 1 genannten Befähigungszeugnisses, so ist dem Inhaber die Berufsausübung als Seelotse nach Anhörung der Bundeslotsenkammer zu untersagen; die Dauer der Untersagung soll der vom Seeamt festgelegten Dauer entsprechen.“

   b) Der bisherige Wortlaut des § 16 wird Absatz 2.

Artikel 6

Änderung des Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 10. März 1988 zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Seeschifffahrt und zum Protokoll vom 10. März 1988 zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit fester Plattformen, die sich auf dem Festlandsockel befinden

Artikel 3 des Gesetzes vom 13. Juni 1990 zu dem Übereinkommen vom 10. März 1988 zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Seeschifffahrt und zum Protokoll vom 10. März 1988 zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit fester Plattformen, die sich auf dem Festlandsockel befinden (BGBl. II S. 494), wird durch folgenden Artikel 3 ersetzt:

„Artikel 3

(1) Hat der Kapitän eines Schiffes unter der Bundesflagge begründeten Anlass zu der Annahme, dass eine Person, die er an Bord mitführt, eine der in Artikel 3 des Übereinkommens genannten Straftaten begangen hat, und will er diese Person übergeben, so ist er verpflichtet, die Behörden des Empfangsstaates, sofern durchführbar, nach Möglichkeit vor Einlaufen in das Küstenmeer dieses Staates von dieser Absicht sowie den Gründen zu unterrichten.

(2) Der Kapitän eines Schiffes unter der Bundesflagge kann Gegenstände, die sich auf eine solche Straftat beziehen und deren Verbleib an Bord eine unmittelbare Gefahr für die Sicherheit des Schiffes oder seiner Besatzung darstellen würde, den Behörden eines Empfangsstaates zur Verfügung stellen.“

Artikel 7

Rückkehr zum einheitlichen Verordnungsrang

Die auf den Artikeln 3 und 4 beruhenden Teile der dort geänderten Rechtsverordnungen können auf Grund der jeweils einschlägigen Ermächtigungen durch Rechtsverordnung geändert werden.

Artikel 8

Neubekanntmachung des Seeaufgabengesetzes

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen kann den Wortlaut des Seeaufgabengesetzes in der vom Inkrafttreten dieses Gesetzes an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

Artikel 9

Aufhebung von Rechtsvorschriften

(1) Das Seeunfalluntersuchungsgesetz vom 6. Dezember 1985 (BGBl. I S. 2146), zuletzt geändert durch … (BGBl. I S. …), wird aufgehoben. Für Verwaltungsakte des Seeamts, die vor dem … ergangen sind, sind hinsichtlich des Verfahrens vor dem Bundesoberseeamt bis zum 31. Dezember 2001 die Abschnitte 5 bis 7 des Seeunfalluntersuchungsgesetzes in Verbindung mit § 7 und der Anlage der Verordnung zur Durchführung des Seeunfalluntersuchungsgesetzes weiter anzuwenden. Seeunfälle, über die ein Seeamt nach dem Seeunfalluntersuchungsgesetz durch Spruch entschieden hat, gelten nicht als Vorkommnisse im Sinne des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes.

(2) Das Gesetz über die Küstenschifffahrt in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. September 1994 (BGBl. I S. 2809, 3499) wird aufgehoben.

(3) Die Verordnung über den Betrieb von Küstenschifffahrt durch norwegische Seeschiffe vom 23. Juli 1997 (BGBl. I S. 1919) wird aufgehoben.

Artikel 10

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich des Satzes 2 am Tage nach der Verkündung in Kraft. Artikel 1 Nr. 2 und Artikel 9 Abs. 2 und 3 treten am 1. Januar 2002 in Kraft.

Begründung

I. Allgemeiner Teil

Die Tätigkeit des Bundesgesetzgebers im Bereich der Seefahrt ist in ständiger Praxis darauf ausgerichtet, die deutsche Rechtslage nach Maßgabe der Herausforderungen neuer aktueller internationaler Entwicklungen und Standards an die notwendigen internationalen Anforderungen und Rahmenbedingungen anzupassen. Dies gilt nicht nur für Abschluss und Inkraftsetzung bilateraler und multilateraler internationaler Vereinbarungen, sondern im Prinzip für alle markanten seeschifffahrtsbezogenen gesetzlichen Neuregelungen der vergangenen Jahre wie z. B.

– das Gesetz zur Einführung des Internationalen Seeschifffahrtsregisters vom 23. März 1989 (BGBl. I S. 550) als Reaktion auf die Einführung von so genannten Internationalen Schiffsregistern durch eine Reihe europäischer Nachbarländer,

– Artikel 5 des Ausführungsgesetzes vom 2. August 1993 (BGBl. I S. 1407), durch den im Hinblick auf die Durchführung des Suchtstoffübereinkommens 1988 der Vereinten Nationen der im Seebereich erforderliche nationale strafverfahrensrechtliche Schutz eingeführt wurde,

– das Gesetz vom 15. Juli 1994 zur Änderung von Rechtsvorschriften auf dem Gebiet der Seeschifffahrt, mit dem insbesondere Konsequenzen aus der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs über europarechtliche Vorgaben für das Flaggenrecht gezogen wurden (BGBl. I S. 1554),

– das Ausführungsgesetz vom 6. Juni 1995 (BGBl. I S. 778) zum Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen vom 10. Dezember 1982 (BGBl. 1994 II S. 1798) parallel zum Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zu diesem Übereinkommen sowie zuletzt

– das Gesetz zur Anpassung der technischen und steuerlichen Bedingungen in der Seeschifffahrt an den internationalen Standard (Seeschifffahrtsanpassungsgesetz) vom 9. September 1998 (BGBl. I S. 2860).

An dieses Gesetz von 1998 soll sich nun zur Umsetzung weiterer internationaler Anforderungen das Zweite Gesetz zur Anpassung bestimmter Bedingungen in der Seeschifffahrt an den internationalen Standard anschließen.

1. Die kontinuierliche Fortentwicklung der Sicherheitsanforderungen für die Seefahrt im Rahmen der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) sowie die zu ihrer Umsetzung erlassenen Richtlinien der Europäischen Gemeinschaft machen erneut sofortige Anpassungen des deutschen Rechts erforderlich:

   a) Mit Wirkung vom 1. Februar 1997 ist eine grundlegende Neufassung der Anlage zu dem Internationalen Übereinkommen vom 7. Juli 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (BGBl. 1982 II S. 297) völkerrechtlich in Kraft getreten und im deutschen Recht in Kraft gesetzt worden (BGBl. 1978 II S. 1118 – „STCW-Übereinkommen“ –). Die Anforderungen dieser Anlage wurden gemeinschaftsrechtlich durch die Richtlinie 94/58/EG des Rates vom 22. November 1994 (ABl. EG Nr. L 319 S. 28) in Verbindung mit Richtlinie 98/35/EG des Rates vom 25. Mai 1998 (ABl. EG Nr. L 172 S. 1) umgesetzt. Zu der ab 1. Februar 2002 vorgesehenen vollen wirksamen Anwendung der Anlage auf alle Befähigungszeugnisse von Kapitänen und Besatzungsmitgliedern bedarf es

   – einer gesetzlichen Vorschrift, aus der sich ergibt, unter welchen Anforderungen des neuen weltweiten Berufsbildes der Bund unter dem Aspekt der Schiffssicherheit im Rahmen seiner Bundeskompetenz nach § 2 Abs. 2 Satz 1 des Seeaufgabengesetzes (BGBl. 1998 I S. 2987) die berufliche Tätigkeit von Seeleuten auf Kauffahrteischiffen unter der Bundesflagge zulässt (Artikel 1 Nr. 2 des Entwurfs),

   – einer gesetzlichen Vorschrift, um bei der durch Regel I/9 der Anlage zum STCW-Übereinkommen vorgeschriebenen Führung eines Verzeichnisses der in Deutschland ausgestellten beruflichen Befähigungsnachweise sowie bei den hierzu vorgeschriebenen Auskünften aus diesem Verzeichnis die Belange des Datenschutzes zu wahren (Artikel 1 Nr. 9 des Entwurfs),

   – im Hinblick auf § 1 des Seeunfalluntersuchungsgesetzes (BGBl. 1985 I S. 2146) einer Neuregelung, damit das in Regel I/5 der Anlage zum STCW-Übereinkommen für bestimmte Fälle vorgeschriebene Untersuchungsverfahren von den Seeämtern auch dann durchgeführt werden kann, wenn kein Seeunfall vorliegt (Artikel 2 des Entwurfs), sowie

   – einer Änderung des § 9 des Gesetzes über das Seelotswesen, um die hierin enthaltene rechtlich überholte Zulassungsvoraussetzung eines Befähigungszeugnisses als „Kapitän AG“ für Seelotsenanwärter durch die eines Befähigungszeugnisses „ohne Einschränkung in den nautischen Befugnissen als Kapitän für den Dienst auf anderen als Fischereifahrzeugen“ zu ersetzen (Artikel 5 des Entwurfs).

   b) Die Bundesrepublik Deutschland ist völkerrechtlich in bestimmtem Umfang zur Untersuchung schaden- oder gefahrverursachender Vorkommnisse und zur Zusammenarbeit mit anderen Staaten bei dieser Untersuchung verpflichtet:

   – Nach Artikel 94 Abs. 7 und Artikel 58 Abs. 2 des 1995 in Kraft getretenen VN-Seerechtsübereinkommens (SRÜ) bestehen diese Verpflichtungen bei Vorkommnissen auf der Hohen See oder in einer ausschließlichen Wirtschaftszone, an denen ein Schiff unter der Bundesflagge beteiligt ist, wenn der Tod oder schwere Verletzungen von ausländischen Staatsangehörigen oder schwere Schäden an Schiffen oder Anlagen eines anderen

Staates oder an der Meeresumwelt verursacht wurden bzw. wenn ein hiervon betroffener Staat eine Untersuchung durchführt.

– Nach Artikel 194 Abs. 1 SRÜ haben die Staaten, je nach den Umständen einzeln oder gemeinsam, alle mit dem SRÜ übereinstimmenden Maßnahmen zu ergreifen, die notwendig sind, um die Verschmutzung der Meeresumwelt zu verhüten, zu verringern und zu überwachen. Nach Artikel 194 Abs. 3 Buchstabe b SRÜ gehören hierzu insbesondere auch Maßnahmen zur Verhütung von Verschmutzungen durch Schiffsunfälle.

– Nach Artikel 6 Abs. 1 des MARPOL-Übereinkommens (BGBl. 1982 II S. 2; Bekanntmachung der Neufassung in der amtlichen deutschen Übersetzung: BGBl. 1996 II S. 399) haben die Vertragsparteien bei der Durchführung dieses Übereinkommens zusammenzuarbeiten, indem sie – gerade auch bei Seeunfällen – alle geeigneten und durchführbaren Maßnahmen der Aufdeckung und der Umweltüberwachung sowie alle angemessenen Verfahren der gegenseitigen Unterrichtung über sachdienliche Erkenntnisse anwenden.

– Eine grundlegende rechtliche Neuerung hat sich durch den am 27. November 1997 von der IMO-Vollversammlung angenommenen Code für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See (Entschließung A.849 (20)) sowie dessen Ergänzung vom 25. November 1999 (Entschließung A.884 (21)) ergeben. Alle Flaggenstaaten sind nach Artikel 94 Abs. 3 SRÜ dazu verpflichtet, für die Schiffe unter ihrer Flagge die Maßnahmen zu ergreifen, die zur Gewährleistung der Sicherheit in internationalen Seegewässern erforderlich sind. Zu diesen Maßnahmen gehört in den anfangs genannten Fällen nach Artikel 94 Abs. 7 Satz 1 SRÜ sowie nach den grundlegenden internationalen Übereinkommensvorschriften über die Sicherheit der Seefahrt im Sinne des Artikels 94 Abs. 3 und 4 als Aufgabe der präventiven Sicherung und Verbesserung der Sicherheitsqualität auch die Untersuchung der Seeunfälle und anderer mit der Führung eines Schiffes zusammenhängender Schadensereignisse sowie eine internationale Zusammenarbeit auf diesem Gebiet. Nach Artikel 94 Abs. 5 SRÜ sind die Staaten hierbei „verpflichtet, sich an die allgemein anerkannten internationalen Vorschriften, Verfahren und Gebräuche zu halten und alle erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, um ihre Beachtung sicherzustellen.“ Mit den einstimmig verabschiedeten IMO-Entschließungen A.849 und A.884 von 1997 und 1999 liegt nunmehr ein allgemein anerkanntes internationales Verfahren für die Seeunfalluntersuchung vor, bei dem weltweit in zunehmendem Maße davon ausgegangen wird, dass es für alle Flaggenstaaten hinsichtlich der Durchführung ihrer Pflichten nach Artikel 94 Abs. 3 und 4 (SRÜ) zur Sicherheitsvorsorge durch Untersuchung und Zusammenarbeit einen im Sinne von Artikel 94 Abs. 5 SRÜ international anerkannten Untersuchungsstandard bildet und insofern verpflichtend ist. Ziel des IMO-Codes ist nach seinem Abschnitt 1.2 die Steigerung der Sicherheit von Seeleuten und Fahrgästen sowie des Meeresumweltschutzes durch Unfallverhütung mit Hilfe der Förderung eines international einheitlichen Vorgehens bei der Untersuchung von Unfällen und sonstigen Vorkommnissen auf See sowie der Zusammenarbeit zwischen Staaten bei der Ermittlung der Umstände, die zu Seeunfällen beitragen.

– Die Rechtsansicht, dass der IMO-Code im Sinne des Artikels 94 Abs. 5 SRÜ allgemein verpflichtend ist, wird insbesondere auch vom Rat der Europäischen Union vertreten. Er hat bei der ersten sich ihm bietenden Gelegenheit, nämlich im Rahmen der Richtlinie 1999/35/EG vom 29. April 1999 über ein System verbindlicher Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr (ABl. EG Nr. L 138 S. 1), in Bezug auf Unfälle und Vorkommnisse auf See, an denen ein solches Schiff beteiligt ist, nicht nur eine gemeinschaftsrechtliche küstenstaatliche Pflicht zur Einleitung eines Unfalluntersuchungsverfahrens begründet und hierfür den mit der IMO-Resolution A.849 (20) eingeführten IMO-Code verbindlich in die Richtlinie inkorporiert (Artikel 12), sondern zugleich die Maßgeblichkeit dieses Codes als eines allgemein anerkannten internationalen Verfahrens auf Flaggenstaaten auch außerhalb der Gemeinschaft bezogen (Artikel 5 der Richtlinie). Der Vorschlag zu dieser Richtlinie war nach dem Untergang des Fährschiffs „Estonia“ am 28. September 1994 durch eine Entschließung des Rates vom 22. Dezember 1994 (ABl. EG Nr. C 379 S. 8) ausgelöst worden, der die Kommission aufgefordert hatte, eine „mit dem Völkerrecht … zu vereinbarende Regelung“ u. a. über das Recht auf „Untersuchung von Schiffsunfällen gemäß den einschlägigen IMO-Entschließungen“ vorzuschlagen.

Die Notwendigkeit, in Deutschland ein international ausgerichtetes Untersuchungsverfahren einzuführen, einen – wie es in der Richtlinie 1999/35/EG heißt – „Rechtsstatus“ zur leitenden, teilnehmenden oder mitarbeitenden Mitwirkung bestimmter anderer Staaten festzulegen und die Untersuchungsführer mit Rechten auszustatten, die es ihnen ermöglichen, „die Untersuchung so effizient und zeitsparend wie möglich“ durchzuführen, sowie die mit einem solchen Verfahren verbundenen Belange des Datenschutzes zwingen zu einem förmlichen Gesetz (Artikel 2 mit den Artikeln 3 und 4 des Entwurfs).

c) Die in verschiedenen Übereinkommen der IMO enthaltenen Vorschriften über die Hafenstaatkontrolle, die insbesondere durch die EG-Richtlinie 95/21/EG des Rates und deren Änderungen umgesetzt worden sind, schreiben bei unangemessenem Festhalten oder Aufhalten von Schiffen unter ausländischen Flaggen

unter anderem die Gewährung von Schadensersatzansprüchen gegen den Hafenstaat vor (so Artikel 9 Abs. 7 der Richtlinie 95/21/EG). Zwar sind solche Ansprüche im allgemeinen deutschen Staatshaftungsrecht bereits dem Grunde und der Höhe nach in ausreichender Weise gegeben. Jedoch ist es nach der ständigen Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs zur Umsetzung einer Richtlinie, die dem Einzelnen Rechte verleiht, erforderlich, dass der Gesetzgeber sie mit der zur Rechtssicherheit erforderlichen Genauigkeit und Klarheit übernimmt, damit die betroffenen Normadressaten über ihre Möglichkeiten, sich auf das Gemeinschaftsrecht zu berufen, nicht im Ungewissen gelassen werden (z. B. Urteil des EuGH in der Rechtssache 116/86; Slg. 1988, 1323). Insofern bedarf es daher einer ergänzenden gesetzlichen Normierung (Artikel 1 Nr. 3 des Entwurfs). Außerdem muss auf Grund der Fortentwicklung der Richtlinie 95/21/EG die mit der Hafenstaatkontrolle verbundene Regelung über den Datenschutz in § 9e SeeAufgG angepasst werden (Artikel 1 Nr. 8 des Entwurfs).

d) Angesichts einer Zunahme gewaltsamer Übergriffe auf See gegenüber Schiffen ist es erforderlich, das Gesetz zu dem Übereinkommen vom 10. März 1988 zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Seeschifffahrt durch eine Bestimmung zu ergänzen, mit der die Verpflichtungen des Flaggenstaats nach Artikel 8 Abs. 3 und 4 des Übereinkommens zu bestimmten Maßnahmen im Interesse der Sicherheit an Bord im deutschen Recht umgesetzt werden (Artikel 6 des Entwurfs).

2. Bei den unter 1. genannten Umsetzungsverpflichtungen des Bundes gewähren die zugrunde liegenden internationalen Übereinkommen und Gemeinschaftsrichtlinien zwar nur wenig Spielraum, die Erledigung von Aufgaben durch Private wahrnehmen zu lassen. Doch schöpft der Entwurf diesen Spielraum aus, um die Heranziehung des an der Küste und speziell in der Nähe der deutschen Schifffahrtsreviere vorhandenen seefahrtbezogenen Sachverstandes Privater über das bisherige Maß hinaus zu aktivieren. Auch bringt er deutlich zum Ausdruck, dass die Verantwortungsteilung im Verhältnis von Bund und Ländern gewahrt wird.

   a) Bei der Umsetzung der Verpflichtungen zur internationalen Zusammenarbeit im Bereich der Seeunfalluntersuchung ist es nach den elementaren Erfordernissen der Sicherheit und des Umweltschutzes unumgänglich, die Aufgabe als Kernbereich in alleiniger staatlicher Verantwortung wahrzunehmen. Dabei ist jedoch den Vorgaben des Schiffssicherheitsgesetzes Rechnung zu tragen, wonach die Verantwortung für den sicheren Betrieb eines Schiffes einschließlich der Sicherheitsorganisation, der baulichen Beschaffenheit und Ausrüstung sowie des Verhaltens im Schiffsbetrieb in erster Linie bei dem Schiffseigentümer und den von ihm eingesetzten Personen liegt. Hierzu gehören auch bestimmte Aufgaben zur Analyse und Auswertung von Schiffsunfällen im eigenen Betrieb. Der Entwurf stellt erstmals die hiermit zusammenhängenden Aufgaben der Selbstregulierung in einen Zusammenhang mit der Seesicherheits-Untersuchung insgesamt (Artikel 2 Abschnitt 2).

   b) In den seeamtlichen Verfahren hat sich bewährt, dass Personen mit besonderer einschlägiger Erfahrung und Sachkunde aus dem gesamten Küstenbereich ehrenamtlich als Beisitzer der Seeämter und des Bundesoberseeamts hinzugezogen wurden. Diese Öffnung der Aufgabenwahrnehmung für ehrenamtliche Tätigkeiten wird im Entwurf nicht nur (beim seeamtlichen Verfahren) beibehalten, sondern (hinsichtlich der neuen Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung) noch weiter ausgebaut. So wird erstmals die Möglichkeit geschaffen, dass sich die untersuchende Stelle, die unfallnah arbeiten wird, in geeigneter Weise privater Personen als Beauftragte für Unfalluntersuchung und insofern als Hilfsorgane bedient. Auch wird ausdrücklich vorgesehen, dass die Untersuchungsführer der Bundesstelle Sachverständige und sonstige Helfer als Verwaltungshelfer hinzuziehen können. Bei der Teilnahme an Untersuchungen eines ausländischen Staates gibt die Bundesstelle dem betroffenen Reeder Gelegenheit, eine oder mehrere Personen als hinzuzuziehende Berater zu benennen. Bei der Hinzuziehung Externer wird die Bundesstelle darauf achten, dass unter dem Gesichtspunkt der Interessenwahrnehmung keine Ungleichgewichte entstehen.

   c) Das Gesetz wird zugleich zum Anlass genommen,

      – die Regulierung der Magnetkompasse aus dem Katalog der Bundesaufgaben nach § 1 Nr. 4 des Seeaufgabengesetzes herauszunehmen, weil sie von amtlich anerkannten privaten Regulierern durchgeführt werden kann (Artikel 1 Nr. 1 und 4 des Entwurfs) und

      – durch Verordnungsermächtigung an das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen die Übertragung der zur Bordausbildung der Schiffsmechaniker und Schiffsoffiziersassistenten wichtigen Aufgabe der Anerkennung der Ausbildungsschiffe auf die Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e. V. in Bremen zu ermöglichen (Artikel 1 Nr. 5 des Entwurfs).

   d) Die Aufgaben- und Verantwortungsteilung als bundesstaatliches Prinzip kommt im Bereich der Seeschifffahrt vor allem bei der Qualifikation der Seeleute in der rechtlich je gesonderten Zuweisung der Gewährleistung der Sicherheit der Seefahrt (Bund) und der Ausbildungsgewährleistung (Länder) zum Ausdruck. Der Entwurf hält sich an diese Aufteilung und begnügt sich hier damit, die Kriterien für die – allein dem Bund nach § 2 Abs. 2 Satz 1 SeeAufgG obliegende – Bestimmung der Sicherheitsanforderungen der Bewerber um Bordstellen festzulegen (Artikel 1 Nr. 2 des Entwurfs). Hinsichtlich der Untersuchung schaden- oder gefahrverursachender Vorkommnisse, an denen Schiffe im Dienste der Länder beteiligt sind, wird deren Verwaltungsbelangen Rechnung getragen (Artikel 2 § 1 Abs. 5).

3. Der vorliegende Entwurf wird auch zum Anlass genommen, bestehendes Gesetzesrecht im Interesse der Bürger-

orientierung und der Rechts- bzw. Verwaltungsvereinfachung zu ändern:

– Die gesetzliche Verpflichtung der Seeämter in § 3 Abs. 2 des Seeunfalluntersuchungsgesetzes, „stets zu prüfen, ob das Handeln eines Beteiligten fehlerhaft war“, und die maßgebliche Ausrichtung des Verfahrens und des abschließenden Ergebnisses (Spruchs) auf eine solche Feststellung durch die §§ 17 und 18 SeeUG haben zu einer großen Anzahl strafprozessähnlicher Untersuchungen und Feststellungen geführt, denen häufig nicht ein ausreichendes öffentliches Interesse an der Aufdeckung von Lernpotenzialen für künftige Unfallvermeidung, sondern ein bloßer für die Seesicherheit entbehrlicher Normvollzug zugrunde lag. Solche amtlichen Verfahren der Fehleranlastung ohne Anhaltspunkte für einen Befähigungsentzug oder ein Bußgeld bzw. eine Bestrafung entsprechen nicht dem Leitbild des bürgerorientierten Staates, werden bei keinem anderen Verkehrsträger für erforderlich gehalten und sollen in Zukunft auch für den Seeverkehr von den Seeämtern nicht mehr durchgeführt werden. Seeamtsverfahren über einen Berechtigungsentzug sollen nur noch stattfinden, wenn die Verwaltung in einem Vorverfahren einen entsprechenden hinreichenden Verdacht festgestellt hat. Die als „Verpflichtung zur Selbstanzeige“ kritisierte Bestimmung des § 11 Abs. 1 SeeUG wird aus dem Zusammenhang des Normvollzugs entfernt und in § 6a der Verordnung über die Sicherung der Seefahrt durch eine sicherheitsbezogene, dem internationalen Standard entsprechende Meldepflicht ersetzt. Betroffene erhalten erstmals die Option, das öffentliche Seeamtsverfahren durch Verzicht auf die betreffende Berechtigung abzuwenden. Nicht mehr der unbefristete Entzug, sondern die befristete Beschränkung der Ausübung bis zu 30 Monaten Dauer ist nach dem Entwurf bei Vollzugsmaßnahmen der rechtliche Regelfall. Ferner wird dem Beteiligten aus Rechtsschutzgründen eine Optionsmöglichkeit hinsichtlich der Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung eingeräumt. Der rechtsverkürzende Ausschluss der Berufung gegen erstinstanzliche Urteile in Seeamtsverfahren (§ 23 Abs. 2 SeeUG) wird beseitigt. Eine Mitteilung an das Bundeszentralregister über Maßnahmen der Seeämter gegen Beteiligte (§ 16 GO SeeÄ) findet künftig nicht mehr statt.

– Im Hinblick auf eine vorangegangene Verordnung des Gemeinschaftsrechts über die Seekabotage sollen das Gesetz über die Küstenschifffahrt und die Verordnung über den Betrieb von Küstenschifffahrt durch norwegische Seeschiffe durch eine bloße Ermächtigung an den Verordnunggeber abgelöst werden (Artikel 1 Nr. 7 Buchstabe b und Artikel 9 Abs. 2 und 3 des Entwurfs).

– Auch in sonstigen Punkten wird eine Verwaltungsvereinfachung bzw. rechtliche Bereinigung vorgenommen (Artikel 1 Nr. 4, 5, 7 Buchstabe a, 10 und 11 des Entwurfs).

4. Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes für das Gesetz ergibt sich aus Artikel 74 Abs. 1 Nr. 21 in Verbindung mit Artikel 72 Abs. 2 GG sowie aus Artikel 74 Abs. 1 Nr. 1 in Verbindung mit Artikel 72 Abs. 2 GG (Ordnungswidrigkeit). Eine bundesgesetzliche Regelung ist im gesamtstaatlichen Interesse zur Aufrechterhaltung der Rechts- und Wirtschaftseinheit erforderlich, da die Seeschifffahrt den gesamten Küstenbereich betrifft und nicht auf einzelne Bundesländer begrenzt ist. Das vorliegende Gesetz enthält wichtige Rahmenbedingungen für eine funktionierende Seeschifffahrt (zum Beispiel Regelungen zum Berufsbild der Seeleute und zu Haftungsfragen – Artikel 1 – sowie zur Seeunfalluntersuchung – Artikel 2 –), deren Auswirkungen die Grenzen eines Bundeslandes und zumeist auch die Grenzen eines EG-Mitgliedstaats überschreiten und damit nicht primär von regionalen oder örtlichen Besonderheiten geprägt sind. Die Regelung einer Ordnungswidrigkeit steht hiermit im untrennbaren Zusammenhang und dient daher ebenfalls der Wahrung der bestehenden Rechtseinheit.

   An die bestehende Rechtseinheit knüpft auch die grundsätzlich bundeseigene Verwaltung im Bereich der Seeschifffahrt in Artikel 89 Abs. 2 GG an.

5. Durch das Gesetz und seinen Vollzug werden die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass zum Teil neue der Bundesrepublik Deutschland obliegende Aufgaben im Rahmen der deutschen Rechtsordnung erfüllt werden können. Im Bereich der Seeunfalluntersuchung (Artikel 2 bis 4) ist dies mit zusätzlichem Aufwand für den Bundeshaushalt verbunden. Neu sind hier die Aufgaben

   – der aktiven internationalen Zusammenarbeit (einschließlich Beteiligung an ausländischen Untersuchungen),

   – der sofortigen vollzugsfreien Ermittlung seitens der Untersuchungsbehörde am Unfallort (einschließlich der sofortigen Befragung von Personen und der Sicherung von Nachweismitteln),

   – der Fehleranalyse und -auswertung komplexer integrierter Sicherheitssysteme an Bord,

   – der Ermittlungen im Managementbereich sowie

   – der nach vorgegebenen Kriterien abzufassenden und international abzustimmenden verantwortlichen Berichte.

   Sie können von der vorgesehenen neuen Bundesstelle nur erfüllt werden, wenn wie bei der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung eine A 16-Stelle für einen verantwortlichen Leiter der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung geschaffen wird und im Übrigen die Zahl der Untersuchungsführer durch eine zusätzliche A 14-Stelle wieder auf den entsprechenden Personalbestand angehoben wird, der bis 1999 bei den Seeämtern vorhanden war. Der Mehrbedarf wird durch den Wegfall von vier Stellen (3 VI b, 1 VII BAT) im Bundeshaushalt 2001 ausgeglichen. Von den weiter erforderlichen 10 Planstellen/Stellen sind bereits 3 Stellen dem Kapitel 1208 zugeordnet. 7 Stellen werden durch Umsetzungen innerhalb des Einzelplans 12 in das Kapitel 1208 abgedeckt. Personalmehrausgaben entstehen nicht. Durch die genannten neuen Aufgaben entsteht jedoch Mehrbedarf an Sachmitteln in Höhe von 350 000,– DM/Jahr, der innerhalb der Haushaltsansätze und der Ansätze des geltenden Finanzplanes des Einzelplans 12 ausgeglichen wird.

6. Bei den Wirtschaftsunternehmen, insbesondere auch bei mittelständischen Unternehmen, entstehen durch die Ausführung dieses Gesetzes keine Kosten. Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten. Das ergibt sich aus den oben dargelegten Zielen des Gesetzentwurfs, insbesondere daraus, dass durch dieses Gesetz im Prinzip keine neuen Anforderungen eingeführt, sondern bestehende umgesetzt werden.
7. Das Gesetz greift nicht in die genannten EG-Richtlinien ein und ist mit dem Recht der Europäischen Union vereinbar. Die Verpflichtungen des Gemeinschafts- wie auch des Völkerrechts lassen es jedoch nicht zu, das Gesetz von vorneherein zu befristen.

II. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Seeaufgabengesetzes)

Zu Nummer 1 (§ 1)

Die Regulierung von Magnetkompassen kann verantwortlich von amtlich anerkannten privaten Regulierern durchgeführt und aus der Aufzählung der Bundesaufgaben auf dem Gebiet der Schiffstechnik in § 1 Nr. 4 SeeAufgG herausgenommen werden. Die Pflichten hinsichtlich der Erst- und Wiederholungsregulierung der Kompasse werden durch Rechtsverordnung bestimmt.

Zu Nummer 2 (§ 2)

Zu Buchstabe a

Der Begriff der „Bordausbildung“ in § 2 Abs. 1 war ursprünglich nur auf die bordseitige Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker/zur Schiffsmechanikerin bezogen. Heute werden ferner in Ausbildungsgängen in der ausschließlichen Zuständigkeit der Küstenländer z. B. Schiffsoffizierspraktikanten an Bord ausgebildet. Die Neuformulierung stellt klar, dass die Bundesaufgabe nach § 1 Abs. 1 Satz 2 nur die Ausbildungen durch andere Einrichtungen als die der Länder, also speziell die von der Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e. V. in Bremen überwachten Ausbildungen an Bord betrifft.

Zu Buchstabe b

Nach § 2 Abs. 2 Satz 1 SeeAufgG ist die „Überprüfung der Bewerber um Bordstellen als Kapitän oder Besatzungsmitglied … Aufgabe des Bundes“. Es handelt sich um die in Artikel 94 Abs. 3 und 4 Buchstaben b und c SRÜ genannte Pflicht der Flaggenstaaten, auf den Schiffen unter ihrer Flagge dafür zu sorgen, dass im Interesse der Schiffssicherheit nur geeignete (männliche oder weibliche) Bewerber ein Befähigungszeugnis als Kapitän oder Schiffsoffizier erhalten und damit für die internationale Ausübung ihres Berufs auf See zugelassen werden. Die Vorschrift steht im Zusammenhang mit § 1 Nr. 6 SeeAufgG, wonach dem Bund für die Schiffe unter der Bundesflagge die Festsetzung und Überwachung der Eignung und Befähigung des Kapitäns und der Besatzungsmitglieder obliegt. Durch die umfassende Fortentwicklung der internationalen Vorschriften hat sich in den letzten Jahren ein Paradigmawechsel vollzogen, der grundlegende Ergänzungen des § 2 SeeAufgG erforderlich macht. Nach dem STCW-Übereinkommen von 1978 mit seiner ursprünglichen Anlage, wie sie bis Januar 1997 in Kraft war, genügte es für die Erteilung von Befähigungszeugnissen an Kapitäne und Schiffsoffiziere im Wesentlichen, wenn die Verwaltung neben der Seediensttauglichkeit in relativ allgemeiner Weise bestätigen konnte, dass nach ihrer Auffassung hinsichtlich der Ausbildung, Befähigungen und Prüfungen die kaum näher spezifizierten Nachweis- und Bewertungskriterien der ursprünglichen Anlage zu dem Übereinkommen erfüllt waren. Vor diesem Hintergrund hat der Bundesgesetzgeber in § 2 Abs. 2 Satz 2 SeeAufgG die Möglichkeit eingeräumt, dass der Bund durch Verwaltungsübereinkommen mit den Ländern darauf verzichten kann, die Bewerber um Bordstellungen selbst zu überprüfen, wenn lediglich durch eine Abschlussprüfung an einer staatlichen Schule die notwendigen Kenntnisse festgestellt worden sind. Demzufolge hat der Bund vor 1995 mit allen Küstenländern Verwaltungsvereinbarungen abgeschlossen, auf deren Grundlage die Abschlussprüfungen an den Ausbildungsstätten der Länder pauschal als für die Überprüfungszwecke des Bundes ausreichend anerkannt wurden. Es hat sich jedoch anhand einer Vielzahl konkreter Vorfälle und Seeunfälle in aller Welt zunehmend herausgestellt, dass die Sicherheit in der internationalen Seefahrt nur noch gewährleistet werden kann, wenn den Flaggenstaaten völkerrechtlich verbindlich ein möglichst präzises, fachlich bis ins Detail festgelegtes Mindestprofil der Seeleute-Ausbildung sowie die kontinuierliche Gewährleistung der Qualität der hierzu erforderlichen Einrichtungen und Ausbilder einschließlich laufender Überwachungen über ein Qualitätssicherungssystem und regelmäßiger externer Qualitätsbeurteilungen vorgeschrieben wird. In diesem Sinne wurde 1995 eine revidierte Anlage zum STCW-Übereinkommen geschaffen und ab Februar 1997 mit Zustimmung des Bundesrates innerstaatlich in Kraft gesetzt, deren präzise Einhaltung durch scharfe Kontrollbefugnisse der gesamten maritimen Staatenwelt bis hin zur Zurückweisung ausländischer Kapitäne und Besatzungen und entsprechender Festhaltungen fremdflaggiger Schiffe erzwungen wird. Bei diesen neuen Gegebenheiten besteht fortan keine Möglichkeit mehr, dass der Bund auf der Grundlage einer pauschalen ex-ante-Anerkennung der Abschlusszeugnisse an Ausbildungsstätten der Länder nach § 2 Abs. 2 Satz 2 SeeAufgG auf die eigene Überprüfung der Bordbewerber verzichtet – wie es die Küstenländer ihm nahe legen – und dies in einer Verwaltungsvereinbarung festlegt. Eine solche generelle Vorab-Vereinbarung könnte nur eine vorgezogene Absichtserklärung zu künftigem STCW-konformen Verhalten zum Ausdruck bringen, wäre aber ohne Aussagewert für die nach dem internationalen Recht erforderliche Bestätigung, dass dieser Absicht auch entsprochen wurde und dass die STCW-Anforderungen kontinuierlich bei dem jeweiligen Bewerber hinsichtlich der gerade ihn betreffenden Ausbildung, Ausbilder, Prüfung und Qualitätsüberwachung tatsächlich erfüllt sind. Auch Verwaltungsvereinbarungen über eine Anerkennung für jeden einzelnen Ausbildungsgang kommen nicht in Betracht, weil sie mindestens jährlich neu abgeschlossen werden müssten, um das aufgezeigte Aktualitätserfordernis zu erfüllen. Letztlich ist es dem Bund aus verfassungsrechtlichen Gründen verwehrt, unter den neuen Gegebenheiten überhaupt noch Verwaltungsvereinbarungen mit den Ländern in Bezug auf Ausbildungsgänge im STCW-Bereich ins Auge zu fassen. Denn in dem Maße, wie

solche Vereinbarungen – sollen sie einen Zweck erfüllen – eine jeweilige Evaluation seitens des Bundes hinsichtlich der Erfüllung der STCW-Anforderungen durch die Küstenländer zum Inhalt hätten, würde sich hier der Bund in die Beurteilung der Qualität der Ausbildungsstätten der Länder einmischen und damit die ihm durch die Länderhoheit gesetzten Grenzen unzulässig überschreiten.

Um in dieser Situation gleichwohl die Beschäftigung der deutschen Seeleute und die Sicherheit der Schiffe in der internationalen Fahrt durch den Flaggenstaat Bundesrepublik Deutschland in der geforderten Weise generell zu gewährleisten, kann auf die rechtlichen Gegebenheiten zurückgegriffen werden, die bereits außerhalb des Gesetzentwurfs auf Grund der Richtlinie 98/35/EG des Rates vom 25. Mai 1998 (ABl. EG Nr. L 172 S. 1) in Verbindung mit der Richtlinie 94/58/EG des Rates über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten (ABl. EG Nr. L 319 S. 28) vorhanden sind. Die Verpflichtung nach Artikel 2 Abs. 1 in Verbindung mit (u. a.) Artikel 5 und 7 der geänderten Richtlinie 94/58/EG, für Seeleute im STCW-Rahmen eine Mindestausbildung sicherzustellen, „die die Anforderungen des STCW-Übereinkommens, so wie sie in Anhang I dieser Richtlinie wiedergegeben sind, erfüllt“, wird von den Küstenländern in eigener Zuständigkeit erfüllt. Den Absolventen der Ausbildungsstätten der Länder wird also von den Ländern nach erfolgreichem Abschluss in einer von diesen bestimmten Form bescheinigt, dass hinsichtlich der Ausbildung und Bewertung die Anforderungen des STCW-Übereinkommens und insbesondere der Regeln I/6, I/8 und I/12 der Anlage zu diesem Übereinkommen eingehalten worden sind. Damit kann der Bundesgesetzgeber hinsichtlich der dem Bund obliegenden Überprüfung der Bewerber nach § 2 Abs. 2 Satz 1 SeeAufgG auf einen einfachen Sachverhalt, nämlich die entsprechenden den Absolventen/Bewerbern ohnehin ausgestellten Bescheinigungen der Länderbehörden, Bezug nehmen, um das Bundesrecht auf die seit 1997 bestehenden neuen internationalen Gegebenheiten in einer dem Gesetzesvorbehalt des Artikels 12 Abs. 1 GG (Berufsfreiheit) genügenden Weise umzustellen.

In dem neuen Absatz 3 wird spezifiziert, dass die Überprüfung des Bundes im Sinne von § 2 Abs. 2 Satz 1 SeeAufgG im Rahmen bestimmter für die beruflichen Zulassungen relevanter Akte stattfindet (Erteilung oder Gültigkeitsverlängerung von Befähigungszeugnissen, STCW-Anerkennung gültiger ausländischer Befähigungszeugnisse – auf die bei Nachweisen der anderen Mitgliedstaaten der Gemeinschaft u. U. ein Rechtsanspruch besteht [vgl. die Verordnung zur Umsetzung von Richtlinien der Europäischen Gemeinschaften, die die beruflichen Befähigungsnachweise von Seeleuten betreffen, vom 28. April 1998, BGBl. I S. 872] – sowie Feststellungen hinsichtlich erforderlicher schiffsdienstbezogener Lehrgänge oder Tests). Die Option des § 2 Abs. 2 Satz 2 SeeAufgG in Bezug auf herkömmliche (Nicht-STCW-)Berufsbilder bleibt dabei unberührt. Die ausdrückliche Erwähnung der Gültigkeit der ausländischen Zeugnisse bei der Anerkennung soll den Anwender daran erinnern, dass auf die Möglichkeit von Fälschungen geachtet werden muss.

Die neuen Vorschriften der Absätze 4 und 5, die auf Absatz 3 und damit indirekt auch auf die Zuweisung der Bundesaufgabe in Absatz 2 Satz 1 Bezug nehmen, richten sich, soweit es um das Verhalten der Behörden geht, ausschließlich an Behörden der Bundesverwaltung. Sie beschränken sich auf internationale Sachverhalte, für die international verbindliche Normen in Kraft getreten sind (STCW-Übereinkommen, EG-Richtlinien 94/58/EG, 98/35/EG, 92/29/EWG des Rates). Absatz 4 bezieht sich nur auf Befähigungszeugnisse, soweit diese außerhalb der Anwendung der Übergangsregelung I/15 der Anlage zum STCW-Übereinkommen sind und der maßgebliche Verwaltungsvorgang im Sinne des neuen Absatzes 3 nach dem in Regel I/15 genannten Stichdatum 1. Februar 2002 liegt. Für Verwaltungsakte vor diesem Datum haben die Küstenländer dem Bund mitgeteilt, sie wollten von der Übergangsregelung I/15 in dem Sinne Gebrauch machen, dass sie bis zu dem Stichdatum für die Befähigungszeugnisse nach dem STCW-Übereinkommen in der Fassung der Anlage von 1978 Voraussetzungen schaffen, die vom Bund nach dem STCW-Übereinkommen in der Fassung von 1995 über dessen Regeln I/11 und I/15 der Anlage als ausreichend angesehen werden. Die Praxis des Bundes unterliegt im STCW-Bereich einer intensiven Kontrolle durch

– die Internationale Seeschifffahrts-Organisation (IMO) nach Regel I/7 der Anlage zum STCW-Übereinkommen,
– die EG-Kommission nach Artikel 5c Abs. 3 der Richtlinie 94/58/EG in der Fassung der Änderungsrichtlinie 98/35/EG,
– die fremdgestützten Selbstkontrollen der patentausstellenden Behörde seitens anerkannter unabhängiger Beurteilungsstellen im Rahmen der nach dem STCW-Übereinkommen erforderlichen Qualitätssicherung,
– ausländische Flaggenstaaten, auf deren Schiffen Inhaber deutscher Patente eingesetzt sind oder werden,
– Hafenstaaten in aller Welt, die darauf bedacht sind, dass die Schiffe unter ausländischen Flaggen nicht durch unternormige Besatzungen Gefahren in den Hoheitsgewässern vor ihren Küsten und Häfen herbeiführen, sowie
– die Selektion des weltweiten Arbeitsmarkts, wo Patentinhaber nur dann vertragliche Chancen zur internationalen Seefahrt erhalten, wenn sie und ihr Land den Anforderungen des STCW-Übereinkommens nachweisbar genügen.

Es liegt daher im Interesse sowohl der einzelnen Betroffenen wie generell der – im Rahmen einer Berufsregelung im Sinne von Artikel 12 Abs. 1 GG besonders wichtigen – Rechtsklarheit und -bestimmtheit, dass der Gesetzgeber in § 2 SeeAufgG ausdrücklich die fachlichen Voraussetzungen ausweist, von deren Erfüllung die Zulassung der Bewerber durch den Bund zur internationalen Seefahrt im Sachbereich des STCW-Übereinkommens abhängt. Eine solche abschließende Liste der Anforderungen des Bundes ist im geltenden deutschen Recht bisher nicht vorhanden.

Die Aufzählung der hinsichtlich Ausbildung und Befähigung – einschließlich Befähigungsbewertung – einzuhaltenden Vorschriften in Absatz 4 nimmt zur Verdeutlichung durch Zitat auf die jeweiligen STCW-Regeln Bezug. Soweit auf die Vollzugsordnung für den Funkdienst verwiesen wird, entspricht dies der Regel IV/2.1 der Anlage zum STCW-Übereinkommen, wonach die Funkzeugnisse „in Übereinstimmung mit der Vollzugsordnung für den Funkdienst“ erteilt oder anerkannt werden. Von besonderer Be-

deutung ist aus internationaler Sicht der Nachweis der fremdgestützten Selbstkontrolle durch Qualitätssicherung nach Regel I/8 Abs. 2 der STCW-Anlage (Nummer 8), die zu den elementaren Neuerungen des STCW-Rechts gehört. Danach hat jede Vertragspartei sicherzustellen, dass entsprechend Abschnitt A-I/8 des STCW-Codes regelmäßig eine Beurteilung durch befähigte Personen erfolgt, die mit der jeweiligen Tätigkeit selbst nicht befasst sind. Die STCW-konforme Wirksamkeit dieser Qualitätssicherung steht und fällt mit den Personen, die hierfür die Beurteilung vornehmen. Das STCW-Recht fordert vor allem zwei Merkmale: Sie müssen hinsichtlich ihrer Beurteilungstätigkeit unabhängig („independent“) und befähigt („qualified“) sein. Wenn in Abschnitt B-I/8 des STCW-Codes im Falle einer Schulungs- oder Ausbildungseinrichtung die Heranziehung eines anerkannten Genehmigungs- oder Qualitätsnormengremiums oder einer staatlichen Stelle empfohlen wird, so sind jeweils zusätzlich die Erfordernisse der Unabhängigkeit und Befähigung zu beachten. Dies gilt gleichermaßen für patentausstellende Behörden. Damit hier keine begründeten Beanstandungen gegen die deutsche Praxis vorgebracht werden können, legen die Küstenländer in Absprache mit dem Bund von sich aus Wert darauf, dass als externe Beurteiler nur bewährte Institutionen aus dem maritimen Bereich in Betracht gezogen werden, die laufend über die in der IMO beratenen inhaltlichen Sachverhalte zur Auslegung und Fortentwicklung des STCW-Übereinkommens unterrichtet sein und über hinreichende Erfahrungen im Bereich der Qualitätssicherung gerade in der internationalen Seeschifffahrt verfügen müssen.

Absatz 5 bezieht sich auf den Nachweis bestimmter Lehrgänge und betrifft in Nummer 1 weitere Fälle, in denen der Bund sich nicht in der Lage sieht, eigenständig die Einhaltung von Ausbildungsanforderungen zu evaluieren, über die nur das zuständige Bundesland befinden kann. Es handelt sich um Lehrgänge zur Auffrischung der bei der medizinischen Versorgung erforderlichen Kenntnisse nach Artikel 5 der Richtlinie 92/29/EWG des Rates vom 31. März 1992 (ABl. EG Nr. L 113 S. 19) in der jeweils geltenden Fassung. Die öffentliche Vermittlung von Fachwissen über medizinische Vorsorgemaßnahmen ist grundsätzlich allein Sache der Bundesländer. Diese erfüllen somit in eigener Zuständigkeit die Verpflichtung der Bundesrepublik Deutschland nach Artikel 5 Nr. 3 der Richtlinie 92/29/EWG, dafür zu sorgen, dass die medizinische „Ausbildung nach den in Anhang V genannten allgemeinen Leitlinien … aufgefrischt wird“ und die betroffenen Personen dies durch eine Bescheinigung nachweisen können. Der Bund muss sich insofern damit begnügen, dass der Bewerber um eine Bordstelle als Kapitän oder als benannter Arbeitnehmer im Sinne der EG-Richtlinie die von der – aus Landessicht – zuständigen Stelle ausgestellte Bescheinigung über die Teilnahme an dem Lehrgang und die Einhaltung der Anforderungen der Richtlinie beibringt. Im Interesse aller Beteiligten veröffentlicht die See-Berufsgenossenschaft als Schiffssicherheitsbehörde künftig im Rahmen des § 2 Abs. 3 der Krankenfürsorge-Verordnung vom 25. April 1972 (BGBl. I S. 734), zuletzt geändert durch die Zweite Änderungsverordnung vom 22. April 1996 (BGBl. I S. 631), im Verkehrsblatt in regelmäßigen Abständen eine Liste der im anstehenden Zeitraum anerkannten Lehrgänge, nachdem die Küstenländer ihr diese Lehrgänge auf Grund ihrer ausschließlichen Zuständigkeit für die medizinische Ausbildung benannt haben. – Absatz 5 Nr. 2 bezieht sich auf die Anforderung von Lehrgängen zum Nachweis fortdauernder beruflicher Befähigungen als Kapitän oder Schiffsoffizier nach Regel I/11 der Anlage zum STCW-Übereinkommen.

Absatz 6 ermächtigt das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur Übertragung der Zuständigkeit für die Aufgaben im Sinne des Absatzes 3 auf Behörden der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes. Soweit allerdings Bedarf besteht, dass sich der Bund im Wege der Organleihe geeigneter Behörden der Bundesländer bedient, ist in Absatz 7 zur Regelung der Einzelheiten der Abschluss von Verwaltungsvereinbarungen zwischen den zuständigen Instanzen des Bundes und der Länder vorgesehen.

Zu Nummer 3 (§ 3e)

Nach § 14 des Schiffssicherheitsgesetzes erfolgt die Überprüfung von Schiffen unter ausländischer Flagge in den deutschen Häfen unter anderem unter Einhaltung der Vorschriften, die zur Umsetzung der Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren (Hafenstaatkontrolle) (ABl. EG Nr. L 157 S. 1), in ihrer jeweiligen Fassung erlassen sind. Bei der Kontrolle nach dieser Richtlinie geht es um eine Sicherstellung der Einhaltung bestimmter internationaler Übereinkommen auf dem Gebiet der Schiffssicherheit und des Umweltschutzes, die in Artikel 2 Nr. 1 der Richtlinie aufgezählt sind:

– das Internationale Freibord-Übereinkommen von 1966,
– das Internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS 1974),
– das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung von Meeresverschmutzung durch Schiffe und das Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen (MARPOL 73/78),
– das Internationale Übereinkommen von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Übereinkommen),
– das Übereinkommen von 1972 über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (COLREG),
– das Internationale Schiffsvermessungs-Übereinkommen von 1969 und
– das Übereinkommen von 1976 über Mindestnormen auf Handelsschiffen.

Nach der ständigen Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs sind Rechtsvorschriften in Gemeinschaftsrichtlinien, die die Begründung von Rechtspositionen der Gemeinschaftsbürger zum Ziel haben, so genau und klar in das nationale Recht zu übernehmen, dass die betroffenen Normadressaten über ihre Möglichkeiten, sich auf das Gemeinschaftsrecht zu berufen, nicht im Ungewissen gelassen wer-

den. Nach Artikel 9 Abs. 7 Satz 2 der Richtlinie 95/21/EG haben die Mitgliedstaaten dafür zu sorgen, dass der Eigentümer oder Betreiber eines Schiffes, das im Rahmen der Hafenstaatkontrolle – die der See-Berufsgenossenschaft als Schiffssicherheitsbehörde des Bundes obliegt – unangemessen festgehalten oder aufgehalten wird, einen „Anspruch auf Ersatz des erlittenen Verlustes oder Schadens“ hat. Es handelt sich in erster Linie in Verbindung damit um ein Festhalten auf Grund der Artikel 9 und – bei Fehlen der ISM-Zeugnisse – 9a der Richtlinie 95/21/EG des Rates über Hafenstaatkontrolle, die im Zusammenhang mit der Umsetzungsvorschrift des § 11 Abs. 1 des Schiffssicherheitsgesetzes in den Abschnitt D von dessen Anlage unter den Nummern 8 und 8.1 einbezogen worden sind, ferner für das STCW-Übereinkommen in Verbindung damit um ein Festhalten auch nach Artikel 11 der Verordnung 94/58/EG des Rates über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten (Abschnitt D Nr. 6 und 6.1 der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz) sowie ein so genanntes Betriebsverbot nach Artikel 10 der Richtlinie 1999/35/EG des Rates über Überprüfungen von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr (Abschnitt D Nr. 14 der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz). Ein Ersatzanspruch ist bereits nach allgemeinem deutschen Staatshaftungsrecht gegeben. Für das MARPOL- und das SOLAS-Übereinkommen wurden Ansprüche zusätzlich dadurch im deutschen Recht begründet, dass in Artikel 1 des MARPOL-Gesetzes (BGBl. 1982 II S. 2) der Ersatzanspruch nach Artikel 7 Abs. 2 des MARPOL-Übereinkommens sowie derjenige nach Kapitel I Regel 19 Buchstabe f Satz 2 der Anlage des Protokolls vom 17. Februar 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (BGBl. 1980 II S. 525) in Kraft gesetzt wurde. Artikel 1c des MARPOL-Gesetzes, eingeführt durch das Änderungsgesetz vom 17. Juli 1997 (BGBl. I S. 1832), hat diese Regelungen an den Wortlaut des Artikels 9 Abs. 7 der Richtlinie 95/21/EG durch die Maßgabe angepasst, dass hier der Ausdruck „Schiff“ den Eigentümer und den Betreiber des Schiffes einschließt. Die ausdrückliche Anpassung des deutschen Rechts an Artikel 9 Abs. 7 soll durch Einfügung eines neuen § 3e in das Seeaufgabengesetz ergänzt werden. Die neue Bestimmung bezieht sich auf die entsprechenden Ersatzansprüche im Freibord-Übereinkommen von 1966, im Schiffsvermessungs-Übereinkommen von 1969, im Mindestnormen-Übereinkommen von 1976 und im STCW-Übereinkommen von 1978. Die Artikel 10 und 10a der Richtlinie 94/58/EG des Rates in der Fassung der Richtlinie 98/35/EG sehen für das STCW-Übereinkommen ausdrücklich eine spezifische Anwendung der Richtlinie 95/21/EG über die Hafenstaatkontrolle auf die STCW-Änderungen von 1997 vor. Soweit das in der Richtlinie 95/21/EG erwähnte COLREG-Übereinkommen betroffen ist, kann nicht auf einen darin geregelten Haftungstatbestand verwiesen werden. Gleichwohl ist nicht völlig ausgeschlossen, dass im Zusammenhang mit der Anwendung dieses Übereinkommens unter Hinweis auf Artikel 9 Abs. 7 der Richtlinie 95/21/EG ein Anspruch wegen unangemessenen Festhaltens oder Aufhaltens eines Schiffes geltend gemacht werden könnte. Der Anspruch richtet sich gegen die Behörde, die das unangemessene Fest- oder Aufhalten durch eine Amtshandlung im Rahmen der Bundesverkehrsverwaltung nach dem Seeaufgabengesetz veranlasst hat, in der Regel also nach § 12 der Schiffssicherheitsverordnung die See-Berufsgenossenschaft als Hafenstaatkontrollbehörde. Durch einen Hinweis auf § 14 Schiffssicherheitsgesetz wird klargestellt, dass es nicht entscheidend darauf ankommt, ob der Flaggenstaat des betroffenen Schiffes dem entsprechenden internationalen Übereinkommen als Vertragspartei angehört.

Zu Nummer 4 (§ 5)

Nach § 5 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 SeeAufgG in der bisherigen Fassung hat das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie die Bundesaufgaben nach § 1 Nr. 4 des Gesetzes unter anderem wahrzunehmen, soweit es sich um Magnetkompasse und Ölhaftungsbescheinigungen handelt. Die Aufhebung des Wortes „Magnetkompasse“ ist eine Folgeänderung zu Nummer 1. Die bisherige Beschränkung der Haftungsbescheinigungen auf Ölschäden ist zu eng. Zum Beispiel sind nach dem in der IMO beschlossenen Internationalen Übereinkommen von 1996 über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe auf See (so genanntes „HNS-Übereinkommen“), dessen Ratifikation die Bundesregierung vorbereitet, Haftungsbescheinigungen vorgeschrieben, die sich auf den Transport anderer Gefahrgüter als Mineralöl beziehen. Das Wort „Ölhaftungsbescheinigungen“ soll daher unter Beibehaltung des vorgegebenen spezifischen Rahmens des § 1 Nr. 4 SeeAufgG durch die allgemeinere Bezeichnung „Haftungsbescheinigungen“ ersetzt werden.

Zu Nummer 5 (§ 7)

Die Neuformulierung der Bundesaufgaben in § 2 Abs. 1 Satz 2 (Anerkennung der Ausbildungsschiffe, Überwachung bestimmter Bordausbildungen) wird auch für § 7 Abs. 1 verwendet, damit Personen des privaten Rechts – es handelt sich konkret um die Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e. V. in Bremen – mit der Wahrnehmung dieser Aufgaben beauftragt werden können.

Zu Nummer 6 (§ 8)

Es handelt sich um eine präzisierende Änderung aus Anlass der Änderung des Ordnungswidrigkeitstatbestandes in § 15 Abs. 1 (unten Nummer 10).

Zu Nummer 7 (§ 9)

Zu Buchstabe a

Zu Doppelbuchstabe aa

Hinsichtlich der Ermächtigung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zum Erlass von Rechtsverordnungen über Anforderungen an die Besetzung bestimmter Schiffe in § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 SeeAufgG sind in der Vergangenheit wegen zahlreicher unterschiedlicher Nutzungsarten Schwierigkeiten bei der Abgrenzung des Begriffs der „sonstigen Wasserfahrzeuge, die nicht Kauffahrteischiffe sind“, aufgetreten. Schiffe, die im Rahmen einer gewerblichen Nutzung – z. B. bei Tauchschulen – nur in marginalem Anteil Dienstleistungen der Seefahrt erbringen, sind u. U. – je nach Nutzung – keine Kauffahrteischiffe. Um hier zu der erforderlichen rechtlichen Lösung beizutragen, soll im Gesetzestext einerseits zum Ausdruck gebracht werden, dass das Seemannsgesetz einschließlich der auf seiner

Grundlage erlassenen Rechtsverordnungen, insbesondere der Schiffsbesetzungsverordnung, unberührt bleibt; andererseits sollen mit dem Begriff „gewerblich genutzte Wasserfahrzeuge bis zu einer Rumpflänge von 24 Metern" präziser die Wasserfahrzeuge bezeichnet werden, auf die sich die auf der Grundlage des Seeaufgabengesetzes bei Bedarf im Interesse der Verkehrssicherheit aufzustellenden Besetzungsanforderungen beziehen. Außerdem wird im Text der Nummer 3 in Angleichung an die parallele Vorschrift in § 3 Abs. 6 des Binnenschifffahrtsaufgabengesetzes klargestellt, dass sich die Ermächtigung auch auf die Voraussetzungen und das Verfahren über die vorläufige Sicherstellung und Einziehung der zum Befähigungsnachweis ausgestellten Urkunden bezieht. Dies gilt allerdings nicht, soweit das Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz (vgl. Artikel 2) Anwendung findet, das in seinem Abschnitt 4 das seeamtliche Verfahren zum Normvollzug gegenüber verantwortlichen Personen an Bord regelt.

Zu Doppelbuchstabe bb

Nummer 7 wird an das am 3. Februar 2000 erfolgte Inkrafttreten des Protokolls von 1988 (BGBl. 1994 II S. 2458 sowie Anlagenband zum BGBl. II Nr. 44 vom 27. September 1994 S. 43) angepasst.

Zu Doppelbuchstabe cc

In § 9 Abs. 1 Satz 3 SeeAufgG geht es um die Festlegung von Sicherheitsvoraussetzungen in Rechtsverordnungen nach Satz 1 Nr. 4 für die Tätigkeit von Schiffsbesichtigern. Der jetzige Wortlaut stammt aus einer Zeit vor Verabschiedung der hierfür speziellen Gemeinschafts-Richtlinie 94/57/EG des Rates vom 22. November 1994 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden (ABl. EG Nr. L 319 S. 20; 1995 Nr. L 48 S. 26), die 1998 durch Abschnitt D Nr. 7 der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz in Verbindung mit den §§ 5 und 11 SchSG und mit § 9 Abs. 2 der Schiffssicherheitsverordnung umgesetzt wurde. Er wird dieser Umsetzung als Spezialvorschrift angepasst.

Zu Buchstabe b

Es handelt sich um eine Folgeänderung zu Artikel 9 Abs. 2 und 3, durch den das Gesetz über die Küstenschifffahrt in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. September 1994 (BGBl. I S. 2809, 3499) sowie die Verordnung über den Betrieb von Küstenschifffahrt durch norwegische Seeschiffe vom 23. Juli 1997 (BGBl. I S. 1919) aufgehoben werden. Die Rolle dieser Regelungen für die deutsche Küstenschifffahrt ist durch die Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 des Rates vom 7. Dezember 1992 zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf den Seeverkehr in den Mitgliedstaaten (Seekabotage) (ABl. EG Nr. L 364 S. 7) von Grund auf verändert worden. Dem deutschen Gesetzgeber ist nur noch ein relativ geringer gestalterischer Spielraum verblieben. Dabei geht es zumeist um Transporte zwischen deutschen Häfen mit Schiffen unter Flaggen von außereuropäischen Staaten. Die für diesen Sachbereich erforderlichen Regelungen können künftig ohne Einbuße für die Wahrnehmung deutscher Interessen entsprechend den jeweiligen wirtschaftlichen Bedürfnissen auf der Ebene von Rechtsverordnungen getroffen werden. Der Gesetzentwurf sieht hierfür in einem neuen § 9 Abs. 4 SeeAufgG eine Ermächtigung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vor, zur Förderung der deutschen Handelsflotte im allgemeinen deutschen Interesse im Sinne von § 1 Nr. 1 SeeAufgG durch Rechtsverordnung Maßnahmen zur Abwehr von Nachteilen für die Freiheit der wirtschaftlichen Betätigung der deutschen Schifffahrt zu treffen. Dies soll auf dem Gebiet der Küstenschifffahrt insbesondere auch die Möglichkeit umfassen, die Durchführung der von der Europäischen Gemeinschaft noch nicht geregelten Kabotageverkehre von der Zustimmung einer Wasser- und Schifffahrtsdirektion des Bundes abhängig zu machen. – Die Ermächtigung nach dem bisherigen Absatz 5a wird aus Gründen der Systematik umgestellt und in einem neuen Absatz 4a vorgesehen.

Zu Nummer 8 (§ 9e)

§ 9e SeeAufgG regelt die Erhebung, Verarbeitung und Nutzung personenbezogener Daten zur Erfüllung der öffentlichen Aufgaben nach dem Seeaufgabengesetz. Durch die Richtlinie 1999/97/EG der Kommission vom 13. Dezember 1999 (ABl. EG Nr. L 331 S. 67) zur Änderung der Richtlinie 95/21/EG über Hafenstaatkontrolle ist dieser letzteren Richtlinie ein neuer Anhang VIII angefügt worden, der die Veröffentlichung von Informationen über das Festhalten und die Überprüfung von Schiffen in Häfen von Mitgliedstaaten vorsieht. Die Aufzählung in § 9e Abs. 1 enthält zwar nur Beispiele („insbesondere"), soll aber dieser Neuregelung angepasst und insofern präzisiert und ergänzt werden. Insbesondere nennt der neue Anhang VIII der EG-Richtlinie für die Veröffentlichung Angaben darüber, ob eine Klassifikationsgesellschaft oder eine andere private Stelle, die die Überprüfungen des Schiffes durchgeführt hat, „eine Verantwortung im Zusammenhang mit dem Mangel trägt, der allein oder zusammen mit anderen Mängeln zu dem Festhalten führte." Da in § 9e Abs. 1 Nr. 3 bisher in dieser Hinsicht nur die Nennung des Namens einer hinsichtlich des Schiffes tätig gewordenen Klassifikationsgesellschaft aufgeführt ist, wird der Wortlaut um die Nennung der Umstände des Tätigwerdens ergänzt.

Zu Nummer 9 (§ 9f)

Die Regelung steht in untrennbarem Zusammenhang mit den Aufgaben des Bundes nach § 1 Nr. 6 und § 2 SeeAufgG zur Festsetzung und Überwachung der Eignung und Befähigung des Kapitäns und der Besatzungsmitglieder und zur Erteilung der dem STCW-Übereinkommen entsprechenden Befähigungszeugnisse (vgl. oben Nummer 2). Nach Regel I/9 der neuen Anlage zum STCW-Übereinkommen ist Deutschland verpflichtet, ein oder mehrere Verzeichnisse „aller ausgestellten, abgelaufenen oder erneuerten, ausgesetzten, widerrufenen oder als verloren oder vernichtet gemeldeten Befähigungszeugnisse oder Vermerke für Kapitäne oder Offiziere und gegebenenfalls für Schiffsleute und der ausgestellten Ausnahmegenehmigungen zu führen" und „Auskünfte über den Status dieser Befähigungszeugnisse, Vermerke und Ausnahmegenehmigungen anderen Vertragsparteien und Gesellschaften zur Verfügung zu stellen, die um einen Echtheits- und Gültigkeitsnachweis für die ihnen von Seeleuten vorgelegten Befähigungszeugnisse ersuchen, die sich um Anerkennung ihrer Befähigungszeugnisse nach

Regel I/10 oder eine Anstellung an Bord von Schiffen bemühen.“ Durch Einfügung eines neuen § 9f SeeAufgG sollen die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, dass das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie in Übereinstimmung mit den Erfordernissen des Datenschutzes die Aufgabe erfüllen kann, das nach dem STCW-Recht erforderliche „Seeleute-Befähigungs-Verzeichnis“ (SBV) einzurichten und zu führen sowie in der vom STCW-Recht vorgesehenen Weise die erforderlichen Auskünfte zur Verfügung zu stellen. Die Absätze 1 und 2 beschreiben Gegenstand und Zweck der Aufgabe. In Absatz 3 sind die zur Aufgabenerfüllung notwendigen Daten aufgelistet, die in dem Befähigungsverzeichnis zu speichern sind. Die Absätze 4 und 5 bezeichnen die dem STCW-Recht und der Richtlinie 95/46/EG entsprechenden Voraussetzungen und Modalitäten für die Übermittlung gespeicherter Daten an Unternehmen, Personen oder Behörden anderer Staaten. Absatz 6 betrifft die Vollständigkeit und Richtigkeit des Seeleute-Befähigungs-Verzeichnisses; die patentausstellenden Behörden des Bundes werden verpflichtet, umgehend die zu speichernden Daten an das BSH zu übermitteln. Soweit die Patentausstellung durch Behörden von Ländern durchgeführt wird, ist die Übermittlung in den vom Bund mit diesen nach § 2 Abs. 7 abzuschließenden Verwaltungsvereinbarungen zu regeln.

Zu Nummer 10 (§ 15)

Die Ordnungswidrigkeitenvorschrift des § 15 SeeAufgG knüpft in ihrer bisherigen Fassung an die Eigenschaften der ordnungswidrig handelnden Personen als Eigentümer, Führer eines Wasserfahrzeugs oder sonst für ein Wasserfahrzeug oder bestimmte Aufgaben seines Betriebes Verantwortlicher, im Sinne des Schiffssicherheitsgesetzes Verantwortlicher, Hersteller oder Besteller eines Schiffsbauwerkes an. Die dynamische Entwicklung des Rechts der Schiffssicherheit, wie sie insbesondere im Schiffssicherheitsgesetz und in der Schiffssicherheitsverordnung von 1998 zum Ausdruck kommt, lässt diese enge Kasuistik als überholt erscheinen. § 15 Abs. 1 alt erhält daher mit den Nummern 1 bis 3 eine den heutigen Erfordernissen entsprechende bereinigte Fassung. Dabei werden in Nummer 2 zugleich die Rechtsverordnungen nach der neuen Vorschrift § 9 Abs. 4 einbezogen.

Zu Nummer 11 (§ 20)

Die Liste der in § 20 Abs. 1 Nr. 5 SeeAufgG genannten Verwaltungsvereinbarungen mit den Küstenländern wird vervollständigt.

Zu Artikel 2 (Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz – SUG)

Mit Artikel 2 kommt Deutschland vor allem seinen völker- und gemeinschaftsrechtlichen Verpflichtungen nach und entspricht einem dringlichen Nachholbedarf, indem es ein Verfahren der Untersuchung schaden- oder gefahrverursachender Vorkommnisse auf See nach dem internationalen Untersuchungsstandard einführt. Durch Entschließung A.900 (21) vom 16. November 1999 über die Ziele der IMO für den Zeitabschnitt ab 2000 hat die IMO-Vollversammlung dem IMO-Rat, dem Deutschland seit rund 4 Jahrzehnten als gewähltes Mitglied angehört, u. a. die weitere Stärkung der Sicherheitskultur auf See („Maritime Safety Culture“) und die Stärkung des maritimen Umweltbewusstseins aufgegeben. Es liegt im deutschen öffentlichen Interesse, die internationalen Vorgaben in der deutschen maritimen Sicherheitsvorsorge, soweit noch nicht geschehen, zügig umzusetzen.

1. Der Deutsche Bundestag hat immer wieder – in jüngster Zeit z. B. mit seinem Beschluss vom 8. Februar 2001 (Drucksache 14/2684, 14/3294) zur Sicherung der deutschen Nord- und Ostseeküste vor Schiffsunfällen – bekräftigt, dass die Vermeidung von Schiffsunfällen eindeutige Priorität vor der Schadensbegrenzung und -bekämpfung haben muss. Wichtigstes Instrument zur Aufdeckung von Gefahren in der Seefahrt und zur Vermeidung künftiger Unfälle ist neben den präventiven Kontrollen von Reedern, Klassifikationsgesellschaften und Verwaltungen die gründliche sicherheitsbezogene und international kompatible Untersuchung und Auswertung schaden- oder gefahrverursachender Vorkommnisse auf See.

   a) In einer breiten Öffentlichkeit wurde unter diesem Aspekt als unbefriedigend angesehen, dass die Untersuchung der vom 25. Oktober 1998 bis 10. Januar 1999 andauernden viel beachteten Havarie des Holzfrachters „Pallas“ vor der nordfriesischen Küste im Verkehrsbereich die Tätigkeit bzw. Zuständigkeit einer Vielzahl von Instanzen (6) in staatlichem Auftrag betraf und gleichwohl Lücken aufwies:

      – Nach dem Ausbruch des Brandes am 25. Oktober 1998 vor der dänischen Küste und während des führerlosen Vertreibens des unter der Flagge der Bahamas registrierten Schiffes in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone am 26. und 27. Oktober 1998 war das Bundesoberseeamt (BOS) nach § 24a SeeUG für die Unfalluntersuchung zuständig. Dem BOS war es nach Personalausstattung (Vorsitz: ein pensionierter qualifizierter Jurist als Ehrenbeamter) und den verfügbaren Sachmitteln objektiv unmöglich, in einer solchen Situation vor Ort eigene Ermittlungen aufzunehmen, selbst als sich eine Gefahr für die deutsche Küste abzeichnete. Die Wasserschutzpolizei hatte außerhalb des deutschen Küstenmeers keine Eingriffszuständigkeiten.

      – Nach dem Vertreiben der „Pallas“ in das deutsche Küstenmeer war das Seeamt Kiel für die Untersuchung zuständig (§§ 1 ff. SeeUG). Seine mündliche Verhandlung war erst viele Monate nach dem Unfall vorgesehen (August 1999). Die politisch verantwortlichen Instanzen und die betroffene Öffentlichkeit nehmen heute solche Wartezeiten nicht mehr hin. Am 21. Dezember 1998 beschloss der Landtag von Schleswig-Holstein die Einsetzung eines eigenen Untersuchungsausschusses zur Klärung der Havarieursachen der „Pallas“.

      – Ferner beauftragte die Ministerpräsidentin des Landes Schleswig-Holstein Herrn Professor Dr. Clausen von der Katastrophenforschungsstelle der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel aus Anlass der „Pallas“-Havarie mit einer Schwachstellenanalyse, deren am 4. Mai 1999 vorgelegte Empfehlungen unter anderem die Verbesserung

der internationalen Zusammenarbeit bei Seeunfalluntersuchungen nahe legten.

– Der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen beschloss ebenfalls, schon vor Abschluss des Seeamtsverfahrens eine besondere auf die Sicherheitsziele orientierte Unfalluntersuchung durchführen zu lassen. Er berief am 10. Februar 1999 eine Unabhängige Expertenkommission „Havarie Pallas“ mit dem Auftrag, die Havarie der „Pallas“ gründlich auszuwerten und insbesondere Vorschläge für die Sicherung der deutschen Küsten vor den Folgen von Schiffsunfällen zu erarbeiten. Die Kommission empfahl in ihrem am 16. Februar 2000 vorgelegten Bericht u. a. (Nummer 24), dem Bundesgesetzgeber „unverzüglich den Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung des Seeunfalluntersuchungsgesetzes vom 6. Dezember 1985 an den internationalen Standard nach dem Vorbild des Flugunfall-Untersuchungs-Gesetzes vorzulegen“.

– Das Fehlen des internationalen Standards beim Seeamtsverfahren hatte im Fall der „Pallas“ insbesondere zur Folge, dass das Seeamt nach dem SeeUG weder eine gemeinsame Untersuchung mit Dänemark durchführen noch Feststellungen über das Verhalten anderer – z. B. der dänischen Behörden – im dänischen Bereich treffen konnte. Das Defizit der internationalen Zusammenarbeit konnte teilweise durch direkte Kontakte des deutschen und des dänischen Verkehrsressorts ausgeglichen werden.

– Mit Spruch vom 21. August 1999 beendete das Seeamt Kiel seine Untersuchung. Er enthält u. a. die Feststellung, dass das dänische Sicherheitskonzept nicht zum Untersuchungsgegenstand des Seeamts gehörte. Dies erklärt sich aus dem rein nationalen Charakter der Unfalluntersuchungstätigkeit des Seeamts.

b) Das für die Organisation der Unfalluntersuchung im Rahmen der Verkehrsverwaltung zuständige Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat im Anschluss an den Bericht der Expertenkommission „Havarie Pallas“ im Juli 2000 entschieden, im Interesse einer sachgerechten und wirtschaftlichen Sicherung der Qualität der ihm aufgegebenen maritimen Sicherheitsvorsorge und der Optimierung der Sicherheitskultur die deutsche Seeunfalluntersuchung so eng wie möglich an den internationalen Standard anzupassen und am bewährten Modell der deutschen Flugunfalluntersuchung auszurichten. Dieses ist dem internationalen Standard in der Seefahrt weitestgehend analog und wurde schon früher wiederholt – so bei der richtungweisenden Anhörung von Sachverständigen durch den Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages am 28. Mai 1993 – für den Seeverkehr als vorbildlich empfohlen. Bei der Entscheidung spielte jetzt eine Rolle, dass das Gemeinschaftsrecht eine entsprechende Umsetzung bereits zum 1. Dezember 2000 notwendig macht und dass ein solcher Schritt geradlinig den Vorgaben entspricht, die der Bundesgesetzgeber auf diesem Gebiet in den vergangenen Jahren beschlossen hat. Im Sinne des Programms „Moderner Staat – moderne Verwaltung“ der Bundesregierung wird dabei für erforderlich gehalten, die Optimierung des Seesicherheitssystems durch Seeunfalluntersuchung künftig vorrangig an den international vereinbarten Zielen einer kontinuierlichen Qualitätsverbesserung, internationalen Zusammenarbeit und maritimen Sicherheitspartnerschaft der Verantwortlichen auszurichten.

Der Entscheidung der Verkehrsverwaltung ging eine eingehende Prüfung voraus, ob der Übertragung des Untersuchungsmodells aus dem Luftfahrtbereich auf den Seebereich durch die Eigenarten der Verkehrsträger Hindernisse entgegenstehen. Wesentliche Unterschiede beider Verkehrsträger bestehen darin, dass im Luftverkehr die zu untersuchenden Beinahe-Unfälle beträchtlich zahlreicher sind, während im Seeverkehr z. B. häufiger Kollisionen vorkommen. Die maßgeblichen Aufgaben der Unfalluntersuchung stellen sich jedoch in beiden Bereichen methodisch in analoger Weise. Der Ursachenfaktor „menschliches Verhalten“ ist bei beiden Verkehrsträgern etwa gleich stark beteiligt. Der Faktor „technische Ausfälle“ erfordert im modernen Seeverkehr mit hochkomplizierter Technik der Schiffsbrücke, sensibler Informationstechnologie und präzisen Materialanforderungen zunehmend ein mit dem neuesten Stand der Technik vertrautes optimal qualifiziertes nautisches und technisches Expertenwissen, das den Anforderungen im Luftfahrtbereich nicht nachsteht. Dass die Zahl von Unfalltoten in den Statistiken des Weltluftverkehrs niedriger ist als des Weltseeverkehrs, fällt für die Methodik der Unfalluntersuchung nicht ins Gewicht. Der Gesetzentwurf berücksichtigt, dass der relevante Unfallort im Seeverkehr in aller Regel schwer zugänglich und häufig im Ausland gelegen ist und dass die Sicherheitspartnerschaft im Seeverkehrsbereich eine besondere Ausgestaltung erfahren hat.

c) Mit der Entscheidung der zuständigen Bundesverwaltung für die Einführung einer Seeunfalluntersuchung nach dem Vorbild der Flugunfalluntersuchung wird die deutsche maritime Sicherheitsvorsorge in diesem Bereich in den notwendigen internationalen Zusammenhang gestellt. Die Vollversammlung der IMO hat in der genannten Entschließung A.900 (21) statuiert, dass ein Übermaß von Regelungen dem internationalen Seesicherheitssystem grundsätzlich schädlich ist und stattdessen jedes neue Regelungsvorhaben zuvor einer strengen formalisierten Notwendigkeits- und Sicherheitsbewertung zu unterwerfen ist. Für diese Bewertung sind die Ergebnisse sicherheitsorientierter amtlicher Unfalluntersuchungen als Schwachstellenanalysen vor allem im Rahmen der Sicherheitspartnerschaft der IMO von prioritärer Bedeutung für das gesamte internationale Seesicherheitssystem. Dabei sind Erkenntnisse beispielsweise über Sicherheitsfragen auf Schiffen unter der Bundesflagge nicht nur für Deutschland als Flaggenstaat wichtig, sondern für alle Staaten, deren Gewässer das Schiff befährt, und hinsichtlich der Hohen See für die in der IMO versammelte Weltschifffahrtsgemeinschaft insgesamt. Deutschland kann die Qua-

lität der Sicherheit in der Seefahrt nicht mehr isoliert, sondern grundsätzlich nur noch auf der Basis der internationalen Zusammenarbeit verbessern. Die sich hierbei stellende Frage, ob die international abverlangte Zusammenarbeit im bestehenden Rahmen des Verfahrens der Seeämter verwirklicht werden kann, muss nach dem SeeUG von 1985 eindeutig verneint werden, da auf dieser Grundlage kein internationales Untersuchungsverfahren im Sinne der IMO durchgeführt werden kann:

– Die gleichberechtigte Teilnahme anderer Staaten an der Untersuchung wird grundsätzlich dadurch ausgeschlossen, dass nach § 7 SeeUG für die Leitung des Seeamtsverfahrens als eines juristisch determinierten gerichtsförmlichen Fehleranlastungsverfahrens die Befähigung zum Richteramt nach dem Deutschen Richtergesetz erforderlich ist, während die Unfalluntersuchungen im Ausland nautischen und technischen Sachverständigen anvertraut sind.

– Nach § 18 SeeUG müssen vom Seeamt bei der Beurteilung der Fehlerhaftigkeit die bestehenden deutschen Rechts- und Verwaltungsvorschriften vollzogen werden, obwohl unter Umständen Sicherheitsgründe im Gegenteil die Prüfung nahe legen, ob diese Vorschriften in der gegebenen Form überhaupt fortbestehen sollen. Zum Teil stellten Seeämter fehlerhaftes Verhalten auf der Grundlage von eigenen Leitsätzen über allgemeine Grundsätze fest, die nicht international allgemein anerkannt sind.

– Der Gesetzgeber des SeeUG hat das Verfahren der Seeunfalluntersuchung in einen doppelten Zusammenhang gestellt: zum einen den Bereich der öffentlichen Interessen an der Verbesserung der Sicherheit des Seeverkehrs durch amtliche Feststellung von Unfallursachen, zum anderen den Bereich der privaten Interessen an der Unfallursachenermittlung als zentralen Angelpunkt vermögensrechtlicher Auseinandersetzungen, die nach einem Unfall insbesondere von Schiffs- und Ladungsbeteiligten, Versicherern und deren Rechtsanwälten zwingend zu erledigen sind. Diese beiden Bereiche wurden im Seeamtsverfahren zu einem eigentümlichen Kompromiss zusammengeführt, der den anderen Staaten fremd ist. Die Besonderheit besteht vor allem darin, dass die seeamtliche Untersuchung wie ein juristisches Vorverfahren zur Klärung der vermögensrechtlichen Anspruchssituation im Sinne des § 607 Abs. 2 HGB abläuft. Nach dieser Bestimmung wird der Verfrachter (Reeder) von seiner Haftung für Ladungsschäden grundsätzlich befreit, wenn er beweist, dass der Schaden durch ein Verhalten seiner eigenen Hilfspersonen (Kapitän, Schiffsoffiziere) bei der Führung oder sonstigen Bedienung des Schiffes entstanden ist. § 3 Abs. 2 SeeUG schreibt dem Seeamt ausdrücklich vor, in jedem Fall zu prüfen, ob das Handeln eines Beteiligten fehlerhaft war und ob dem leitenden Bordpersonal ein deutsches Befähigungszeugnis entzogen werden muss. Im Ergebnis werden daher über 90 % aller seeamtlichen Untersuchungen in erster Linie auf das Verhalten des deutschen Bordpersonals konzentriert, obwohl dies nicht aus Sicherheitsgründen in solchem Umfang geboten und insofern für ausländische Stellen kein Untersuchungsthema ist.

– Selbst wenn bereits für die Sicherheitsbeurteilung ausreichende Erkenntnisse vorliegen, muss die Untersuchung nach dem SeeUG in eine dem Strafprozess entlehnte öffentliche „mündliche Verhandlung“ (§ 14 ff. SeeUG) überführt werden, während die Untersuchungen im Ausland zu diesem Zeitpunkt häufig aus Sicherheitsgründen längst abgeschlossen sind.

– Die Seeamtsverfahren werden mit einem Spruch abgeschlossen, der zumeist belastende Verwaltungsakte enthält, bei deren Erlass eine mitentscheidende Beteiligung ausländischer technischer Untersuchungsstellen nicht möglich ist.

– Für das Untersuchungsergebnis, nämlich den Spruch des Seeamts, sind in § 17 SeeUG zwar Feststellungen und Entscheidungen über individuelles fehlerhaftes Verhalten und Patententziehungen, nicht aber Sicherheitsempfehlungen vorgesehen, während im Ausland solche Empfehlungen Grund und Ziel des gesamten Untersuchungsverfahrens sind.

– Staatliches Handeln wird im SeeUG in mehrfacher Hinsicht gegen Untersuchung abgeschirmt. So hat das Seeamt – wie erwähnt – die geltenden deutschen Rechts- und Verwaltungsvorschriften sowie -richtlinien nach § 3 Abs. 2 und § 18 SeeUG bei der Fehleranlastung zugrunde zu legen, ohne sie hinsichtlich ihrer Sicherheitsqualität zu hinterfragen. Nach § 2 Abs. 3 SeeUG werden Unfälle, an denen nur Schiffe des Bundesgrenzschutzes oder der Zollverwaltung beteiligt sind, nicht nach dem SeeUG untersucht. Solche Einschränkungen sind weder mit einer modernen Qualitätssicherung der Sicherheitsvorsorge noch mit dem internationalen Untersuchungsstandard vereinbar.

– Bei Unfällen im Ausland fehlt nach § 1 SeeUG eine Untersuchungszuständigkeit der Seeämter häufig sogar dann, wenn sich an Bord eine große Anzahl deutscher Passagiere befindet, obwohl Deutschland heute weltweit den drittgrößten Markt für Kreuzfahrtreisen aufweist: Ein Seeunfall analog dem Luftunfall der Concorde im Sommer 2000 könnte von keinem Seeamt untersucht werden. Deutlich drückt sich die Abwendung des Seeamtsverfahrens von der internationalen Zusammenarbeit auch in § 13 Abs. 1 SeeUG aus, wonach „Ermittlungen und Beweissicherungen nicht erforderlich“ sind, soweit der Seeunfall im Ausland behördlich oder gerichtlich untersucht wird, mögen auch Sicherheitserwägungen sie dringend nahe legen. Verfahren ausländischer Havariekommissionen über Unfälle von Schiffen unter der Bundesflagge in ausländischen (z. B. Ost-

see-)Gewässern, sogar ohne Beteiligung anderer Schiffe – wie zuletzt im Dezember 2000 im Fall MS Junra – können nicht mit dem normalen Seeamtsverfahren der §§ 13 ff. SeeUG vereinigt werden. Das Gleiche gilt – wie der Unfall der Estonia im September 1994 zeigt – auch für ausländische Verfahren, bei denen die sicherheitsrelevanten Untersuchungsergebnisse zugleich von größter Wichtigkeit für deutsche Werftbetriebe sind.

d) Das übernommene Verfahren nach dem Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz sieht vor, dass bestimmten Personen vor Abschluss eines Untersuchungsberichts Gelegenheit gegeben wird, sich zu den für die Ursachenfeststellung maßgeblichen Tatsachen und Schlussfolgerungen zu äußern. Bei der vom 23. Juli bis 23. Oktober 2000 vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vorgenommenen Anhörung der maritimen Fachkreise zum Referentenentwurf des Gesetzes wurde von mehreren Seiten dafür plädiert, das neue Untersuchungsverfahren vor der Bundesstelle „öffentlich" im Sinne der „mündlichen Verhandlung" vor den – im Übrigen unter Ausschluss der Öffentlichkeit ermittelnden, beratenden und entscheidenden – Seeämtern zu gestalten, da nur so die Möglichkeit eröffnet würde, dass die Beteiligten den von ihnen gewünschten Einfluss auf die Ermittlung der Ursachen nehmen und die Ergebnisse im Interesse des Rechtsfriedens die nötige Transparenz und Akzeptanz finden könnten. Es stellt sich somit die Frage, ob der gesamte jeweils von der neuen Bundesstelle ermittelte Befund vor Anfertigung des Abschlussberichts zunächst noch in eine solche öffentliche Verhandlung überführt werden sollte. Die Frage ist entschieden zu verneinen:

– Unter rechtsstaatlichen Aspekten unterliegt es keinem Zweifel, dass das erst vor kurzem im Rahmen des Flugunfall-Untersuchungs-Gesetzes von 1998 festgelegte Untersuchungsverfahren auch ohne eine öffentliche mündliche Verhandlung die gebotenen Anforderungen erfüllt.

– Mit dem zwingenden Erfordernis der Unabhängigkeit der Untersuchungsbehörde wäre es unvereinbar, wenn zwar einerseits die für ihre Funktion unerlässliche Freiheit von Einflüssen und Weisungen gewährleistet (§ 12 Abs. 2 und 3), andererseits aber gezielt eine Beeinflussbarkeit über das Medium der Öffentlichkeit einer mündlichen Verhandlung angestrebt würde.

– Die öffentliche Verhandlung im Seeamtsverfahren wird zwar verbreitet als Verbürgung von Rechtsschutz im Sinne von Transparenz und Erleichterung der Akzeptanz und insofern als ein Beitrag zum Rechtsfrieden angesehen. Dies mag im Verhältnis von Versicherern, Reedern, Verladern und deren Anwälten häufig zutreffen. Dagegen ist die Öffentlichkeit der Verhandlung in dem sicherheitspolitisch sensiblen, jetzt durch ISM-Pflichten geprägten Verhältnis zwischen den Reedern und ihrem (vor dem Seeamt hauptsächlich betroffenen) Bordpersonal oft problematisch. Der bereits erwähnte Hintergrund des § 607 Abs. 2 HGB treibt in vielen Seeamtsverhandlungen notwendigerweise einen Interessenkonflikt hervor, bei dem es sich insbesondere für den Kapitän oder Schiffsoffizier nachteilig auswirken kann, dass er keine Möglichkeit zu vertraulichen Aussagen in Abwesenheit seines Dienstherrn oder Auftraggebers hat. Für die Qualitätsverbesserung der Sicherheitsvorsorge sind Aussagen des Bordpersonals, die von arbeitsrechtlichem Kalkül bestimmt werden, häufig nicht verwertbar.

– Die öffentliche Verhandlung im Seeamtsverfahren ist Teil einer von alters her überkommenen, staatlich geordneten, als konfrontativ verstandenen Streitkultur: alle Interessierten machen „Einfluss" geltend – Versicherer gegen Versicherer, Reeder gegen Verlader (HGB) und gegen ihr eigenes Personal (§ 607 Abs. 2 HGB, Arbeitsrecht); das Seeamt erfüllt seinen gesetzlichen Auftrag zur Fehleranlastung und Patententziehung „gegen" die Beteiligten; die Beteiligten streiten gegeneinander über die Fehlerzuweisung; die gerichtsförmliche öffentliche Verhandlung unter juristischem Vorsitz dient der öffentlichen Kontrolle der Regeleinhaltung beim Normvollzug. Dagegen ist das vorgesehene neue Verfahren einer unabhängigen Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung Teil einer modernen kooperativen Sicherheitskultur. Die künftige Verhinderung von Seeunfällen ist eine Angelegenheit – je in ihrem Bereich – der Reeder wie ihrer Versicherer, der im Seebereich verantwortlichen Beschäftigten wie des Staates. An die Stelle des Streitregulativs „mündliche Verhandlung" tritt in der Verkehrsverwaltung das Sicherheitsregulativ der Produktion von Expertenwissen und Qualitätsressourcen sicherheitsorientierter Sachkompetenz sowie der Sicherheitspartnerschaft der Verantwortlichen („Von Konfrontation zur Kooperation").

– Die Hauptbetroffenen der Seeunfalluntersuchung können nicht zur mündlichen Verhandlung hinzugezogen werden. Es sind die potenziellen Opfer eines Unfalls, den es durch die Untersuchung und durch daraus abgeleitete fachkundige Sicherheitsempfehlungen zu vermeiden gilt.

– Eine den internen Ermittlungen nachfolgende mündliche Verhandlung würde bei der Bundesstelle nicht dem Informationsbedürfnis der Öffentlichkeit genügen. Sie könnte erst Monate, nicht selten mehr als ein Jahr nach dem Unfall stattfinden. Die Öffentlichkeit erwartet jedoch bereits Stunden oder wenige Tage nach dem Unfall erste zumindest vorläufige Ergebnisse, zum Beispiel weil bereits Buchungen für eine vergleichbare andere Schiffsreise vorliegen. Die Parallelität mehrerer Untersuchungen im Fall „Pallas" wurde maßgeblich durch das verfahrensverzögernde Warten auf die mündliche Seeamtsverhandlung mitveranlasst.

– Eine Verbesserung der Sicherheitsqualität lässt sich zumeist nur bei möglichst sofortiger und unverfälschter Aufnahme der unfallrelevanten Spu-

ren (vgl. englisch „investigation“ von lateinisch „vestigium“ = Spur) als nicht konstruierter Sachverhalte erreichen. Bei Konzentration auf eine mündliche Verhandlung Monate oder Jahre nach dem Unfallgeschehen wird dagegen die rhetorische Form des Erinnerten maßgebend, die zwangsläufig lückenhaft, tendenziös und von Fremdeinflüssen mitgeprägt ist, so dass die Unfallereignisse zunehmend eine fiktive Struktur annehmen. Verbesserungen für die öffentliche Sicherheit lassen sich mit einem solchen Material allenfalls bedingt gewinnen.

– In Verbindung damit kann das Gewicht der Mündlichkeit des Individualvortrags in der öffentlichen Verhandlung schließlich auch zu der Voreinstellung beitragen, dass es bei der Untersuchung von Seeunfällen in erster Linie um Ereignisgeschichte menschlicher Verhaltensweisen gehe, während „Nicht-Ereignisse“ wie z. B. ungeeignete Ausrüstungsgegenstände an Bord u. U. vernachlässigt werden. Die laufenden Analyseberichte der IMO über Seeunfälle (Casualty Analysis) widerlegen solche Voreinstellungen. In einer „lernenden Gesellschaft“ muss die Unfalluntersuchung hier das „Sündenbock-Syndrom“ vermeiden und auch aufdecken, wo das Verkehrssystem zumutbare Fehlertoleranzen vermissen lässt, damit auf organisatorischem oder technischem Wege ausgeschlossen werden kann, dass bloße Unachtsamkeiten oder Fehler Einzelner zu schweren Schadensfolgen führen.

2. Die Einführung einer Seeunfalluntersuchung der Bundesverwaltung gemäß dem internationalen Standard nach dem Vorbild des Flugunfall-Untersuchungs-Gesetzes erfordert bestimmte dem Gesetzgeber vorbehaltene Regelungen. Insbesondere bedarf es der Begründung rechtlicher Befugnisse der für die Untersuchung verantwortlichen Personen und der Übertragung der Untersuchungsaufgabe auf eine fachlich unabhängige Bundesstelle, der Bestimmung der zu beteiligenden Stellen, der Verankerung des rechtlichen Schutzes – vor allem Datenschutzes – Betroffener und der entsprechenden Änderung bestehenden Rechts. Dem Entwurf kommt hier zugute, dass der Bundesgesetzgeber für die einzelnen gesetzlichen Elemente bereits ohne Kontroverse einstimmig die maßgeblichen Vorentscheidungen getroffen hat und insofern die Entwicklungen der vergangenen fünf Jahre nunmehr mit dem Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz konsequent abschließen kann:

a) Mit dem Vertragsgesetz zum Seerechtsübereinkommen vom 2. September 1994 hat der Gesetzgeber die Eingehung einer Reihe völkerrechtlicher Verpflichtungen zur internationalen Zusammenarbeit bei der amtlichen Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen auf See gebilligt (Artikel 94, 194 Abs. 3 SRÜ). Zur Durchführung des Übereinkommens sind noch bestimmte gesetzliche Ausführungsbestimmungen erforderlich. Insofern besteht ergänzender gesetzlicher Handlungsbedarf.

b) Der Bundesgesetzgeber hat mit Zustimmung des Bundesrates für die Umsetzung des Seerechtsübereinkommens bereits die wichtige Konsequenz gezogen, dass sich die internationale Zusammenarbeit in der Unfalluntersuchung mit dem Seeamtsverfahren im Wesentlichen nicht realisieren lässt. Daher hat er durch Artikel 3 des Ausführungsgesetzes zum Seerechtsübereinkommen vom 6. Juni 1995 (BGBl. I S. 770) im Seeunfalluntersuchungsgesetz (Abschnitt 8a, § 24a SeeUG) erstmals ein internationales Untersuchungsverfahren außerhalb des Seeamtsverfahrens eingeführt. Die Zuständigkeit für dieses Verfahren liegt ausschließlich bei einer Bundesoberbehörde, nämlich dem Bundesoberseeamt (BOS) in Hamburg. Der Gesetzgeber war sich damals, wie aus der amtlichen Begründung (Drucksache 13/193 S. 16 f.) hervorgeht, der Tatsache bewusst, dass noch keine internationalen Verfahren für die Einzelheiten der Kooperation bereitstanden, und verwies auf die Erarbeitung solcher Verfahren in der IMO. Mit den Entschließungen A.849 (21) von 1997 und A.884 (21) von 1999 liegen sie inzwischen vor. Der Gesetzentwurf erstreckt die Untersuchungsaufgabe des BOS auf die Anwendung dieser Entschließungen. Sie zielt nicht auf den Erlass von Verwaltungsakten; das Bundesamt soll daher künftig die Bezeichnung „Bundesstelle“ führen.

c) Mit dem Schiffssicherheitsgesetz vom 9. September 1998 (BGBl. I S. 2860) hat der Bundesgesetzgeber eine neue Dimension der internationalen Seesicherheit in das deutsche Recht eingeführt und das frühere eher national ausgerichtete Schiffssicherheitskonzept weitgehend abgelöst. Der Sicherheitszustand deutscher Schiffe in internationalen oder ausländischen Gewässern ist beim heutigen internationalen Seesicherheitssystem zugleich eine Angelegenheit der betroffenen anderen Staaten und letztlich der gesamten Schifffahrtswelt. Das Schiffssicherheitsgesetz bezieht mit seiner Anlage insgesamt rund 80 internationale Regelwerke als internationalen schiffsbezogenen Sicherheitsstandard in seine Regelung ein. In einer Schifffahrtswelt, in der die deutschen Reedereien ihre Dienstleistungen hauptsächlich außerhalb der deutschen Gewässer erbringen, viele deutsche Seeleute unter ausländischen Flaggen fahren, fremdflaggige Schiffe in großer Zahl deutsche Passagiere befördern und/oder vor den deutschen Küsten verkehren, liegen die Voraussetzungen vor, um durch den Gesetzentwurf auch das deutsche Seeunfalluntersuchungsrecht gesetzlich auf die Anforderungen des internationalen Standards auszurichten.

d) Vor allem hat der Bundesgesetzgeber mit dem einstimmig verabschiedeten Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz vom 26. August 1998 (BGBl. I S. 2470) ein Regelungsmodell zur Verfügung gestellt, dass den aktuellen gesetzgeberischen Anforderungen gerecht wird. Diese Neuregelung vollzog die erforderliche Umsetzung einer Gemeinschaftsrichtlinie (RL 94/56/EWG des Rates), trennte die Funktion der objektiven Unfalluntersuchung von den subjektbezogenen Funktionen der Gewährung und Entziehung von Individualrechten (z. B. Lizenzentzug), übertrug die Untersuchungsaufgabe auf eine fachlich unabhängige Bundesstelle, begründete mit Drittwirkung die recht-

lichen Befugnisse der für die Untersuchung verantwortlichen Personen, bestimmte die zu beteiligenden Stellen und organisierte den rechtlichen Schutz Betroffener. Der vorliegende Gesetzentwurf nutzt die Lösungen, die hiermit gesetzlich bereitstehen, und inkorporiert sie, soweit nicht in Einzelfragen klare Gründe dagegen sprechen, in das neue Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz.

e) Die Bundesregierung muss den Vorgaben des Haushaltsgesetzgebers entsprechen. Der Bundesverwaltung stehen nur begrenzte personelle und sachliche Ressourcen zur Verfügung. Für die Ausstattung der Bundesstelle mit den erforderlichen Mitteln müssen Einsparungen an anderer Stelle erbracht werden. Die Seeämter werden nach § 5 Abs. 1 SeeUG von den Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest gebildet, die der Dienst- und Fachaufsicht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen unterstehen. Nach § 1 Abs. 1 der Geschäftsordnung der Seeämter und des Bundesoberseeamts (Verkehrsblatt 1986 S. 377) entscheidet dieses Ministerium im Zweifel über das Vorliegen eines öffentlichen Interesses an der Untersuchung (§ 2 Abs. 1 SeeUG). Es ist anlässlich der Überprüfung hinsichtlich der Einsparzwänge zu dem Ergebnis gelangt, dass für seeamtliche Untersuchungen im Normvollzug zur Fehleranlastung (§ 3 Abs. 2 SeeUG), bei denen keinerlei Anhaltspunkte für einen Patententzug oder für ein Straf- oder Bußgeldverfahren bestehen, kein öffentliches Interesse mehr besteht. Dabei lässt es sich zugleich von der Vorentscheidung des Gesetzgebers leiten, der ein Verfahren zu einer solchen Fehleranlastung bei keinem der anderen Verkehrsträger vorgesehen hat.

f) Unter diesem Vorzeichen muss schließlich die Entscheidung des Bundesgesetzgebers in § 70 des Verwaltungsverfahrensgesetzes beachtet werden, wonach es bei Verwaltungsakten, die in einem förmlichen Verfahren wie dem Seeamtsverfahren erlassen werden, grundsätzlich keiner Nachprüfung in einem Widerspruchsverfahren bedarf. Eine Konzentration der Tätigkeit des Bundesoberseeamts auf seine Untersuchungsaufgaben als zukünftige Bundesstelle unter Beendigung seiner Rolle als Widerspruchsbehörde läuft somit nicht einem Gebot des rechtsstaatlichen Rechtsschutzes zuwider. Die praktische Relevanz der Widerspruchsbehörde ist hier ohnehin gering – in den vergangenen 3 Jahren insgesamt 6 Verwaltungsakte – und wird sich durch den Wegfall der auf bloße Fehleranlastung gerichteten Verfahren noch zusätzlich drastisch reduzieren, so dass für die Vorhaltung einer Bundesoberbehörde in dieser Hinsicht erst recht kein Bedürfnis mehr besteht. Im Interesse des gebotenen Rechtsschutzes ist jedoch die vom Seeunfalluntersuchungsgesetz aufgehobene Berufungsmöglichkeit in der Verwaltungsgerichtsbarkeit (§ 23 Abs. 2 SeeUG) wieder herzustellen.

3. Für die Neuregelung des Artikels 2 steht nur ein sehr enges Zeitfenster zur Verfügung: Einerseits musste nunmehr auch die Entschließung A.884 (21) der IMO-Vollversammlung vom 25. November 1999 über die Untersuchung menschlicher Einflussfaktoren bei Unfällen und Vorkommnissen auf See in den Entwurf eingearbeitet werden. Andererseits sind die Mitgliedstaaten der Gemeinschaft verpflichtet, den Vorschriften über die Seeunfalluntersuchung in der am 2. Juni 1999 in Kraft getretenen Gemeinschaftsrichtlinie 1999/35/EG nach deren Artikel 19 bereits seit 1. Dezember 2000 nachzukommen.

Zu den einzelnen Vorschriften

Zur Bezeichnung, Kurzbezeichnung, Abkürzung

Erstmals wird ein Gesetz erlassen, das nicht allein die Untersuchung von Seeunfällen als Normvollzug, sondern Untersuchungen zur Sicherheit der Seefahrt in einem sicherheitsspezifischen Sinn zum Gegenstand hat. Im Unterschied zu den Untersuchungen der Straf-, Zivil-, Verwaltungs- oder Arbeitsgerichte in maritimen Angelegenheiten steht hier das administrative Sicherheitsziel der künftigen Unfallvermeidung im Mittelpunkt. Im Unterschied zu den Untersuchungen der flaggenstaatlichen Zulassungs- und Überwachungsbehörden sowie der Maßnahmen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle geht es hier ausschließlich um Untersuchungen, die durch eine spezifische Fallgruppe von Ereignissen, nämlich schaden- oder gefahrverursachende Vorkommnisse auf See (§ 1 Abs. 2) veranlasst werden und die Einsicht in die Ursachen und näheren Umstände des Verlaufs betreffen. Im Unterschied zu den schifffahrtspolizeilichen Untersuchungen und Ermittlungen handelt es sich hier nur teilweise – nämlich in Abschnitt 4 hinsichtlich der Inhaber von Berechtigungen als Schiffsführer – um behördlichen Normvollzug. Das Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz (SUG) ist nicht wie das bisherige Seeunfalluntersuchungsgesetz ausschließlich auf Seeunfälle und einen entsprechend einheitlichen Seeunfall-Begriff zugeschnitten. Sowohl der IMO-Code für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See als auch Artikel 12 der Richtlinie 1999/35/EG des Rates („Untersuchung eines Unfalls oder Vorkommnisses auf See“) gehen über das Sachgebiet der eigentlichen Seeunfälle hinaus und beziehen sich auch auf relevante Beinahe-Unfälle. Wo ein Interesse daran besteht, dass Seeunfälle im Rahmen der internationalen Zusammenarbeit an ausländische Stellen gemeldet werden, empfiehlt es sich allerdings aus Gründen der Bestimmtheit, an einen verbindlich im Seevölkerrecht definierten Seeunfall-Begriff anzuknüpfen (§ 14).

Zu Abschnitt 1 (Allgemeine Vorschriften)

Das Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz umfasst den gesamten Bereich der Sicherheitsvorsorge durch seefahrtbezogene Untersuchungen außerhalb von Bußgeld-, Disziplinar- und Gerichtsverfahren sowie außerhalb von Untersuchungen in Sonderbereichen wie dem der Sozialversicherungsträger. Abschnitt 1 enthält hierfür allgemeine Vorschriften.

Zu § 1 (Zielsetzung und Geltungsbereich des Gesetzes)

Zu Absatz 1

Der Wortlaut des Absatzes 1 ist eng an § 1 Abs. 1 des Schiffssicherheitsgesetzes angelehnt. Wie dort geht es um die Gewährleistung der Sicherheit auf See, hier zur erforderlichen

Abgrenzung: der Seefahrt, einschließlich des damit im Zusammenhang stehenden Arbeitsschutzes von Beschäftigten auf Seeschiffen und des Umweltschutzes auf See unter Anpassung an den internationalen Standard. Wie das VN-Seerechtsübereinkommen – insbesondere in Artikel 194 – vorsieht, umfasst die Gewährleistung von Sicherheit auf See auch den Aspekt der Verhütung der Meeresverschmutzung. Das Arbeitsschutzgesetz gilt nach seinem § 1 Abs. 2 nicht für den Arbeitsschutz von Beschäftigten auf Seeschiffen, soweit dafür entsprechende Rechtsvorschriften bestehen. Damit ist vorgezeichnet, dass die internationalen Schiffssicherheitsregelungen für die an Bord tätigen Seeleute auch die Funktion identischer nationaler technischer Arbeitsschutzanforderungen übernehmen. Die Einbeziehung nur des „untrennbar“ mit der Sicherheit der Seefahrt verbundenen Arbeitsschutzes unterstreicht, dass die Untersuchungskompetenzen insbesondere der Arbeitsschutzbehörden der Länder und des für die Seeschifffahrt zuständigen Unfallversicherungsträgers nach dem 7. Buch Sozialgesetzbuch zur Überwachung der Einhaltung von Arbeitsschutz und maßgeblichen Unfallverhütungsvorschriften – auch im Sinne des ILO–Übereinkommens Nummer 134 über den Schutz der Seeleute gegen Arbeitsunfälle – nicht beeinträchtigt werden. Während das Schiffssicherheitsgesetz auf die einheitliche und wirksame Durchführung der geltenden internationalen Schiffssicherheitsregelungen abzielt, ist der Radius des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes in mehrfacher Hinsicht weiter: Es dient der kontinuierlichen Qualitätsverbesserung der Vorsorge für die Sicherheit auf See, auch über die schiffsbezogene Sicherheit hinaus, und zwar nicht nur unter Durchführung bestehender internationaler Regelungen, sondern auch zur Überprüfung oder Fortentwicklung solcher Regelungen im internationalen und nationalen Seesicherheitssystem. Das Instrument des SUG hierfür ist die Untersuchung schaden- oder gefahrverursachender Vorkommnisse auf See zur Aufdeckung eventueller Sicherheitsmängel und Vermeidung künftiger Unfälle.

Zu den Absätzen 2 bis 5

Absatz 2 definiert den zentralen Begriff der „schaden- oder gefahrverursachenden Vorkommnisse“ im Einklang mit Artikel 12 der Richtlinie 1999/35/EG, der verbindlich auf den IMO-Code für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See Bezug nimmt, durch Orientierung an der Begriffsbestimmung des Abschnitts 4.4 dieses Codes. Absatz 3 regelt den sachlichen und örtlichen Geltungsbereich des Gesetzes mit denselben Worten wie § 1 Abs. 1 Satz 2 SchSG („für die gesamte Seefahrt“), enthält jedoch nicht die Ausnahmen des § 1 Abs. 3 SchSG. Der in § 1 des Flaggenrechtsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Oktober 1994 (BGBl. I S. 3141) genannte Begriff der Seefahrt wird wie beim Schiffssicherheitsgesetz durch die Grenzen der Seefahrt nach § 1 der Flaggenrechtsverordnung vom 4. Juli 1990 (BGBl. I S. 1389) konkretisiert. Für Seeschiffe in der Seefahrt seewärts dieser Grenze umfasst der Begriff auch das Aufsuchen, Benutzen und Verlassen der zugehörigen Lade-, Lösch-, Liege- und Werftplätze, wenn sich diese Plätze landwärts der Grenze der Seefahrt befinden. Die Absätze 4 und 5 tragen im notwendigen Umfang den militärischen Belangen sowie den Verwaltungsbelangen der Länder Rechnung und entsprechen zum einen dem § 1 Abs. 3 des Flugunfall-Untersuchungs-Gesetzes, zum anderen dem § 2 Abs. 2 und 3 des Seeunfalluntersuchungsgesetzes.

Zu § 2 (Seefahrtbezogene internationale Untersuchungsregelungen)

Zu Absatz 1

Die Vorschrift folgt in der Systematik dem § 1 Abs. 2 des Schiffssicherheitsgesetzes über die geltenden internationalen Schiffssicherheitsregelungen. Verwiesen wird wie dort auf die Anlage zu dem Gesetz. Darin werden die verbindlichen internationalen Regelungen, die hinsichtlich der Unfalluntersuchung einzuhalten sind, zu Zwecken der Rechtsklarheit und Übersichtlichkeit für die Anwender in der Anlage mit Fundstellenangabe einzeln aufgeführt. Es handelt sich zum einen um völkerrechtliche Regelungen, die innerstaatlich in Kraft gesetzt worden sind: Abschnitt 1 dieser Anlage enthält Regelungen für die amtlichen Untersuchungen zur Sicherheitskultur, Abschnitt 2 solche für den Normvollzug zum Berechtigungsentzug, je mit einem Unterabschnitt, in dem die für die Untersuchungsmaterie maßgebenden allgemein anerkannten völkerrechtlichen Regeln aufgeführt sind (Buchstabe A bzw. C). Zum anderen enthalten diese Abschnitte je einen Unterabschnitt, der die entsprechenden Richtlinienbestimmungen der Europäischen Gemeinschaft aufführt (Buchstabe B bzw. D).

Zu Absatz 2

Die Vorschrift entspricht dem § 15 des Schiffssicherheitsgesetzes. Da das Recht der internationalen seefahrtbezogenen Untersuchung einer ständigen Fortentwicklung unterliegt, die im Interesse der Sicherheit der Seefahrt möglichst zeitnah berücksichtigt werden soll, wird das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen in Absatz 2 zur Fortschreibung des in der Anlage des Gesetzes enthaltenen Gesamtregelwerks der internationalen Untersuchungsregelungen im Sinne des Gesetzes nach Maßgabe der innerstaatlich bereits gegebenen Anwendbarkeit völkerrechtlich verbindlicher Regelungen im Sinne der Abschnitte A und C sowie des Inkrafttretens verbindlicher Gemeinschaftsvorschriften im Sinne der Abschnitte B und D der Anlage durch Rechtsverordnungen ermächtigt.

Zu § 3 (Behördliche Aufgaben auf Grund von Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaften)

Die Vorschrift entspricht der Umsetzungsregelung in § 11 des Schiffssicherheitsgesetzes. Sie dient der konstitutiven Umsetzung der in den Buchstaben B und D der Anlage aufgeführten Bestimmungen in Richtlinien des Gemeinschaftsrechts durch den Bund, dem nach § 1 Nr. 4a des Seeaufgabengesetzes die amtliche Seeunfalluntersuchung obliegt. Die Richtlinien sind nach Artikel 249 EG-Vertrag für jeden Mitgliedstaat, an den sie gerichtet sind, hinsichtlich des zu erreichenden Ziels verbindlich, überlassen jedoch den innerstaatlichen Stellen grundsätzlich die Wahl der Form und der Mittel. Sie betreffen hier die inhaltlich eng eingegrenzten seefahrtbezogenen Sachbereiche der Untersuchung schaden- oder gefahrverursachender Vorkommnisse und des Berechtigungsentzuges, lassen den Mitgliedstaaten auf Grund der bis ins Einzelne ausformulierten Regelungen im Ergebnis keinen Entscheidungsspielraum und können daher durch § 3 in typisierter Form zusammenfassend ins inner-

staatliche Recht umgesetzt werden. Die Vorschrift ermöglicht, dass auch künftige Richtlinien der Gemeinschaft in den genannten spezifischen Sachbereichen binnen kurzer Fristen umgesetzt werden können, ohne dass hierfür Gesetzesänderungen erforderlich sind.

Zu Abschnitt 2 (Untersuchungen bei der Sicherheitsvorsorge durch verantwortliche Personen)

Nach Abschnitt 6.1 des IMO-Codes für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See sind alle Flaggenstaaten aufgefordert, sicherzustellen, dass Untersuchungen sämtlicher Unfälle durchgeführt werden, die ihren Schiffen zustoßen. Abschnitt 2 mit den §§ 5 bis 8 verdeutlicht, dass im System der Vorsorge für die Sicherheit des Seeverkehrs besonders derjenige für die Aufklärung der Ursachen und die Vermeidung von Wiederholungen zu sorgen hat, dessen Schiff an einem gefahr- oder schadenstiftenden Vorkommnis beteiligt ist. Dem liegt das Prinzip des Schiffssicherheitsgesetzes zugrunde, wonach für die Sicherheit des Schiffes und seines Betriebes in erster Linie der Schiffseigentümer und die von ihm dafür ausgewählten Personen verantwortlich sind. Dementsprechend bestimmt § 2 der Schiffssicherheitsverordnung unter der Überschrift „Selbstkontrolle“, dass jeder, der ein Schiff zur Seefahrt einsetzt, dafür Vorsorge zu treffen hat, dass im Schiffsbetrieb auftretende Gefahrenquellen überprüft, im Betrieb gewonnene Erkenntnisse im Rahmen der Sicherheitsvorsorge ausgewertet und die zur Gefahrvermeidung und -verminderung erforderlichen Maßnahmen getroffen werden. Dies umfasst die Verpflichtung, bei seefahrtbezogenen Unfällen und sonstigen gefahrträchtigen Vorkommnissen im eigenen Betrieb den Ursachen nachzugehen und geeignete Maßnahmen zu ergreifen, damit sich vergleichbare Vorfälle nicht wiederholen können.

Zu § 4 (Sachlicher Geltungsbereich des Abschnitts 2)

Es wird der sachliche Geltungsbereich des Abschnitts 2 bestimmt. Er umfasst die Ursachenermittlung und -auswertung betriebsbezogener schaden- oder gefahrverursachender Vorkommnisse im Sinne von § 1 Abs. 2 durch bestimmte private Personen, die eine spezifische Verantwortung für die Sicherheit auf See tragen.

Zu § 5 (Organisatorische Maßnahmen für Untersuchungen)

Voraussetzung für eine wirksame Fehleranalyse ist, dass die Schwachstellen gerade auch den für die Sicherheit verantwortlichen Personen erkennbar werden. Daher werden die Eigentümer von Schiffen unter der Bundesflagge in Nummer 1 verpflichtet, dafür Vorsorge zu treffen, dass in ihrem Schiffsbetrieb auftretende schaden- oder gefahrverursachende Vorkommnisse den in dem Unternehmen für die Sicherheit des Schiffsbetriebs beauftragten Verantwortlichen gemeldet werden. Dieser Verpflichtung im Rahmen der Sicherheitsorganisation entsprechen die Abschnitte 9.1 und 10.2.2 des ISM-Codes im Sinne von Kapitel IX der Anlage zum Solas-Übereinkommen, wonach das Unternehmen sicherzustellen hat, dass Unfälle, gefährliche Situationen und Fälle der Nichteinhaltung einschlägiger Vorschriften samt den möglichen Ursachen hierfür intern gemeldet werden. Für die Auswertung der Aufzeichnungen von Schiffsdatenschreibern hat der Eigentümer nach Nummer 2 unmissverständliche Anweisung zu geben, dass im Notfall aufgezeichnete Daten bei Erschöpfung der Speicherkapazität nicht von einer automatischen Löschung erfasst werden. In entsprechender Anwendung des § 9 SchSG sind neben dem Schiffseigentümer auch weitere Personen verantwortlich. Die betriebsinterne Meldeverpflichtung des § 5 findet eine Parallele in der externen Meldepflicht nach Artikel 5.

Zu § 6 (Anpassung betrieblicher Sicherheitskonzepte)

Diese Vorschrift regelt die Verpflichtung, im Schiffsbetrieb auftretende schaden- oder gefahrverursachende Vorkommnisse auf Veranlassung des Schifffahrtsunternehmens zu analysieren und zu untersuchen. Damit wird die Pflicht zur betriebsinternen Unfallanalyse ihrer Bedeutung entsprechend in den normativen Zusammenhang der Seesicherheits-Untersuchungen gestellt. Das Gesetz sieht insoweit grundsätzlich von der Aufstellung zusätzlicher eigener Anforderungen ab. Vielmehr verweist es hinsichtlich Rechtsgrund und Rechtsfolge auf die im Schiffssicherheitsgesetz, in den Schiffssicherheitsregelungen der Anlage zu jenem Gesetz und in der Schiffssicherheitsverordnung in der jeweils geltenden Fassung aufgestellten diesbezüglichen Anforderungen. So sind beispielsweise in Abschnitt 9.1 des ISM-Codes, der in Abschnitt A.I.9 der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz aufgeführt ist, als Anforderung an das betriebliche System für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen in Bezug auf bestimmte Schiffe Verfahren vorgeschrieben, durch die sichergestellt wird, dass Unfälle, gefährliche Situationen und Fälle der Nichteinhaltung einschlägiger Vorschriften intern untersucht und analysiert werden. Ziel ist die Verbesserung des betrieblichen ISM-Systems, das heißt des Konzepts des Unternehmens für die Organisation von Sicherheitsanforderungen zur Gewährleistung eines sicheren Schiffsbetriebs und die Verhütung der Meeresverschmutzung.

Zu § 7 (Verbesserung der Vorschriften von Klassifikationsgesellschaften)

Der Schiffseigentümer ist nach § 7 Nr. 2 des Schiffssicherheitsgesetzes für die Erfüllung der Anforderungen an die Bauart, Bauausführung und den baulichen Zustand der Schiffe, die Bauteile und die Freibordmarke verantwortlich. Nach § 9 Abs. 2 in Verbindung mit Abschnitt B 3 der Anlage 2 zur Schiffssicherheitsverordnung kann er eine anerkannte Klassifikationsgesellschaft mit der Durchführung der erforderlichen Besichtigungen beauftragen, die als Grundlage der Zeugniserteilung dienen. Diese wendet nach Artikel 14 Abs. 1 der Richtlinie 94/57/EG des Rates vom 22. November 1994 hinsichtlich des Schiffskörpers, der Maschinen sowie der elektrischen und der Steuer-, Regel- und Überwachungseinrichtungen der Schiffe ihre eigenen Vorschriften an. Analog zu den staatlichen Vorschriften ist auch bei diesen klassifikationseigenen Vorschriften ein Seeunfall zum Anlass für eine interne Untersuchung durch die Klassifikationsgesellschaft zu nehmen, ob zur Vermeidung von Wiederholungen eine Verbesserung der eigenen Vorschriften zu veranlassen ist.

Zu § 8 (Unterrichtung von Klassifikationsgesellschaften)

Der Schiffseigentümer, der nach § 7 SchSG für die betriebliche Sicherheitsorganisation verantwortlich ist, sowie die nach § 9 SchSG neben ihm Verantwortlichen müssen nach einem ihr Schiff betreffenden schaden- oder gefahrverursachenden betrieblichen Vorkommnis unverzüglich die Klassifikationsgesellschaft in Kenntnis setzen, derer sie sich im Rahmen der Erteilung der Schiffssicherheitszeugnisse bedient haben, damit diese die geeigneten Untersuchungsmaßnahmen treffen kann.

Zu Abschnitt 3 (Amtliche Untersuchungen zur Sicherheitskultur des internationalen und nationalen Seesicherheitssystems)

In diesem Abschnitt wird die deutsche maritime Sicherheitsvorsorge im Bereich der amtlichen Seesicherheitsuntersuchungen im notwendigen internationalen Zusammenhang organisiert und hinsichtlich der Methodik dem Verfahren der amtlichen Flugunfalluntersuchung nachgebildet, soweit dies im Bereich der Rechtsnormen nach den Besonderheiten des jeweiligen Verkehrsträgers sinnvoll und geboten erscheint. Die Untersuchungen zur Sicherheitskultur hinsichtlich des nationalen maritimen Sicherheitssystems, soweit sie schaden- oder gefahrverursachende Vorkommnisse im Sinne des § 1 Abs. 2 zum Gegenstand haben, werden in diese Organisation und Methodik auf Grund des Sachzusammenhangs einbezogen.

Zu § 9 (Zielsetzung und sachlicher Geltungsbereich des Abschnitts 3)

Zu Absatz 1

Absatz 1 mit seinem Doppelcharakter von sicherheits- und datenbezogenem Regelungsinhalt ist dem § 1 Abs. 1 FlUUG nachgebildet. Ihre spezifische Ausprägung für den Bereich der Seefahrt erhält die Vorschrift durch den Begriff der „schaden- oder gefahrverursachenden Vorkommnisse“ (§ 1 Abs. 2) und den Bezug auf das internationale Seesicherheitssystem. Im Unterschied zum zweiten Abschnitt handelt es sich in Abschnitt 3 um eine amtliche Untersuchung durch die Bundesverwaltung für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.

Zu Absatz 2

Absatz 2 bestimmt den Zweck des Untersuchungsverfahrens nach Abschnitt 3. Die Formulierungen sind an § 3 Abs. 1 und 2 FlUUG angelehnt. Mit der Festlegung auf die für eine objektive Untersuchung maßgeblichen Sicherheitszwecke der Allgemeinheit unterscheidet sich die amtliche Seeunfalluntersuchung nach diesem Abschnitt einerseits von der Ausrichtung der Untersuchung nach Abschnitt 2 auf Erkenntnisse, die primär aus der Perspektive des betreffenden Unternehmens gewonnen werden, sowie andererseits von der Ausrichtung des Abschnitts 4 auf bestimmte Verwaltungsentscheidungen, mit denen die Allgemeinheit vor Gefahren geschützt wird, die im Seeverkehr von Berechtigungsinhabern ausgehen. Im Interesse der unvoreingenommenen Ursachenerforschung wird in Absatz 2 davon abgesehen, eine Liste verbindlicher Prüfkriterien aufzustellen, wie sie bisher in dem auf Normvollzug zugeschnittenen § 3 SeeUG enthalten war. Die Bezugnahme auf die Umstände des Vorkommnisses, seine Ursachen und die den Schadens- oder Gefahreintritt begünstigenden Faktoren sowie auf die Gewinnung von Sicherheitsempfehlungen für die Verhütung künftiger Unfälle und Gefährdungen folgt dem IMO-Code.

Mit der Bezugnahme auf die maritime Sicherheitspartnerschaft der für die Sicherheit Verantwortlichen wird ein Element der Gefahrengemeinschaft angesprochen, das sich traditionell aus den Erfahrungen und Notwendigkeiten der Seeschifffahrt auf den Weiten der Meere gerade in Unfallsituationen entwickelt hat und dem Seeverkehr wie keinem anderen Verkehrsträger ein Gepräge gibt. Die Inkaufnahme großer Einbußen und der volle Einsatz der eigenen Kräfte zur Rettung von Menschen aus Seenot zählen zu den Merkmalen guter Seemannschaft. Die Sicherheitspartnerschaft in der Seefahrt ist in vielfältiger Form auch Bestandteil der Rechtsordnung, sei es in Gestalt von Pflichten zur Hilfeleistung (etwa Artikel 98 SRÜ), sei es beispielsweise in den Grundsatzbestimmungen des § 3 der Schiffssicherheitsverordnung. In der IMO ist sie ein charakteristisches Element gerade auch der Seeunfalluntersuchung. Auf Grund der dort international vereinbarten Sicherheitspartnerschaft werden die Ergebnisse der Unfalluntersuchung der IMO zur Verfügung gestellt und von dieser ausgewertet, um der Staatengemeinschaft weltweit als Hilfe für die Schließung identifizierter Lücken im internationalen Seesicherheitssystem zu dienen.

Zu § 10 (Internationale Untersuchungsregelungen im Sinne des Abschnitts 3)

Der Begriff „seefahrtbezogene internationale Untersuchungsregelungen“ ist in § 2 Abs. 1 definiert. Dabei wird auf die Anlage verwiesen. Für die in Abschnitt A der Anlage bezeichneten völkerrechtlichen Normen ist bereits durch Vertragsgesetz oder vertragsbezogene Verordnung der innerstaatliche Anwendungsbefehl erteilt. Die in Abschnitt B der Anlage genannten Gemeinschaftsrichtlinien werden grundsätzlich nach § 3 in Bezug auf die „Behörden des Bundes“ umgesetzt. § 10 enthält eine klärende Ausführungsgesetzgebung darüber, in welchen Fällen sich die Anwendung der genannten internationalen Untersuchungsregelungen nach den Vorschriften des Abschnitts 3 richtet.

Zu § 11 (Entscheidung über die Führung der Untersuchung nach Abschnitt 3)

In Absatz 1 werden die Voraussetzungen festgelegt, unter denen der Direktor der Bundesstelle bzw. sein Stellvertreter (Absatz 3 und § 12) in bestimmtem Umfang („soweit“) eine Untersuchung eröffnen muss. In Absatz 2 wird festgelegt, in welchem Umfang er eine Untersuchung nach Abschnitt 3 eröffnen „kann“. Der Begriff des „Staates mit erheblichem Interesse“ in Absatz 2 Nr. 2 richtet sich nach § 18. Soweit beim Ermessen nach Absatz 2 Nr. 1 die Durchführbarkeit zu berücksichtigen ist, soll vermieden werden, dass die untersuchende Stelle zu Dispositionen über ihre Untersuchungskapazitäten veranlasst wird, die die sachgerechte Erfüllung ihrer sonstigen Aufgaben – insbesondere solcher nach Absatz 1 – beeinträchtigen könnten.

Zu § 12 (Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung)

Die Durchführung der amtlichen Untersuchung nach Abschnitt 3 wird der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung zugewiesen, die aus dem bisherigen Bundesoberseeamt gebildet wird. Soweit bei der Untersuchung Aspekte des Umweltschutzes auf See zu berücksichtigen sind (vgl. § 1 Abs. 1), handelt die Bundesstelle im Rahmen der dem Bund nach Artikel 87 Abs. 1 Satz 1 und Artikel 89 Abs. 2 Satz 2 GG sowie auch nach dem Seeaufgabengesetz auf dem Gebiet der Seeschifffahrt zugewiesenen Aufgaben und nicht als allgemeine Umweltbehörde. Die Vorschrift entspricht dem § 4 FlUUG über die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung. Insbesondere wird auch die – dem § 29 Abs. 2 LuftVG nachgebildete – Möglichkeit übernommen, geeignete private Personen als Beauftragte für Unfalluntersuchung zu bestellen (Absatz 4). Sie sollen bei kleineren zu untersuchenden Unfällen die Untersuchungsführer entlasten und als Hilfsorgane eintreten. Darüber hinaus sollen sie, soweit dies im küstennahen Bereich realisierbar ist, generell eine gewisse Nähe zum Unfallort bieten und gegebenenfalls bis zum Eintreffen des Untersuchungsführers erste Maßnahmen einleiten. Soweit sie dies nach § 11 FlUUG tun, werden sie als Beliehene tätig. Der Umfang ihrer einleitenden oder durchzuführenden Maßnahmen wird von der Bundesstelle auf der Grundlage eines Beleihungsvertrages festgelegt.

Wenn auch Zuordnungsbehörde aus verwaltungsorganisationsrechtlichen Gründen das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen sein muss, soll gleichwohl wie bei der Flugunfalluntersuchung eine weitestgehende Unabhängigkeit der Bundesstelle gewahrt werden. Sie berührt deren Funktion insoweit, als sachlich im Zusammenhang mit einzelnen Vorkommnissen auf See zwischen dem Geschäftsbereich des BMVBW und der Tätigkeit der Bundesstelle definitiv ein scharfer Schnitt bestehen muss. Aus diesem Grunde bedarf es der ausdrücklichen und normierten Weisungsfreiheit im ureigentlichen Tätigkeitsbereich der Bundesstelle (Absatz 3): sie umfasst die Freiheit, eine Untersuchung im Rahmen des § 11 einzuleiten oder nicht einzuleiten, sowie ihren Inhalt und Umfang, ferner den Untersuchungsbericht und die Sicherheitsempfehlungen, jeweils im Rahmen der gesetzlichen und völkerrechtlichen Vorgaben. Sie erstreckt sich jedoch nicht auf die übrigen wesentlichen Weisungsinhalte einer vorgesetzten Dienstbehörde wie z. B. personelle Besetzung, Qualifikationen, Rechtsaufsicht, internationale Zusammenarbeit – insbesondere Interpretation und Einhaltung von Vorschriften des internationalen Rechts bei Auslegungszweifeln – sowie Angelegenheiten allgemein grundsatzpolitischen Inhalts.

Die nach Absatz 6 verlangten Qualifikationen sollen sicherstellen, dass der Leiter der Bundesstelle und die Untersuchungsführer angemessene aktuelle Kenntnisse und Fähigkeiten haben, um eine Untersuchung zielgerichtet und mit den dafür notwendigen eigenen Kenntnissen zügig durchzuführen. Die Schulung bezieht u. U. die Teilnahme an geeigneten Seminaren und Kursen ein. Der Dienstsitz des heutigen Bundesoberseeamts in Hamburg ist auch der der Bundesstelle; jedoch schließt dies nicht aus, dass das Personal der Bundesstelle dezentralisiert – etwa auch an den Orten der Seeämter nach Abschnitt 4 – tätig ist.

Zu § 13 (Verwaltungs- und Amtshilfe)

Hier sind – nicht abschließend – besondere Fälle der Amtshilfe und Zusammenarbeit geregelt, die für die Funktionen der Bundesstelle von besonderer Wichtigkeit sind. Absatz 1 sieht für geeignete Fälle eine Zusammenarbeit der Bundesstelle mit der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung vor, was sich z. B. insbesondere beim Erfahrungs- und Datenaustausch und bei der Einsatzgestaltung als sinnvoll erweisen kann. In Absatz 2 wird ausgesprochen, dass die Bundesstelle zur Erledigung ihrer Aufgaben insbesondere auch bestimmte andere Behörden der Bundesverkehrsverwaltung zur Amtshilfe heranziehen kann. In der Regel wird es sich lediglich um eine Inanspruchnahme von Einrichtungen oder des Sachverstandes einzelner Bediensteter dieser Behörden zu konkret definierten Fragestellungen handeln. Die Amtshilfe ist unzulässig, wenn nach den Umständen nicht ausgeschlossen werden kann, dass das Verhalten der ersuchten Behörde oder eines zu ihrem Behördenbereich gehörenden Bediensteten für den Unfall mitursächlich war. Nach Absatz 3 kann die Bundesstelle – beispielsweise im Hinblick auf die Tätigkeit von Schiffen der Wasserschutzpolizeien – mit Dienststellen der Bundesländer allgemeine Verwaltungsvereinbarungen zur Erfüllung ihrer Aufgaben abschließen, Absprachen über die Heranziehung von Nachweismitteln oder Untersuchungsergebnissen treffen oder auf sonstige Weise zusammenarbeiten. Die allgemeinen Vereinbarungen werden im Verkehrsblatt bekannt gemacht. Absatz 4 verweist für die Teilnahme der Bundesstelle an ausländischen Untersuchungen und für internationale Ersuchen um Amtshilfe auf den Unterabschnitt 3 mit den in § 15 Abs. 1 genannten Regelungen des Flugunfall-Untersuchungs-Gesetzes (insbesondere § 5 FlUUG). Absatz 5 weist den Abschluss eventuell erforderlicher ergänzender Vereinbarungen, wie sie beispielsweise in den Abschnitten 7 bis 9 des IMO-Codes vorgesehen sind, dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen als Aufgabe zu. Im Übrigen bleiben nach Absatz 6 die bestehenden Vorschriften und Grundsätze für die Verwaltungs- und Amtshilfe unberührt.

Zu § 14 (Unterrichtung ausländischer Staaten und der IMO)

Mit § 14 beginnt der Unterabschnitt 3 über die Durchführung der Untersuchungen der Bundesstelle. Dabei wird der Notwendigkeit Rechnung getragen, dass das Untersuchungsverfahren wegen der Internationalität des Seeverkehrs von vorneherein dem internationalen Untersuchungsstandard entsprechen muss. Die Durchführungsregeln sind jedoch grundsätzlich auch für die Untersuchungen bei Vorkommnissen ohne Auslandsbezug heranzuziehen.

§ 14 entspricht dem § 6 FlUUG sowie den international abgestimmten Verfahren der IMO. Die von einem Seeunfall betroffenen Staaten sind für ihre Zusammenarbeit auf rechtzeitige gegenseitige Unterrichtung angewiesen. Die Bundesstelle wird verpflichtet, über Seeunfälle von Schiffen unter der Bundesflagge oder von Schiffen unter einer ausländischen Flagge in deutschen Hoheitsgewässern, das heißt den inneren Gewässern oder dem deutschen Küstenmeer, den oder die in Betracht kommenden anderen Staaten mit einem erheblichen Interesse an der Seeunfalluntersuchung (§ 18), insbesondere Flaggenstaaten anderer beteilig-

ter Schiffe, sowie nach Maßgabe des IMO-Codes das Sekretariat der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) in London schnellstmöglich zu unterrichten. Für den hier gemeinten Begriff des Seeunfalls wird zur Klarstellung auf die Regelung in Artikel 94 Abs. 7 und die Definition in Artikel 221 Abs. 2 des Seerechtsübereinkommens Bezug genommen.

Zu § 15 (Entsprechende Geltung des Flugunfall-Untersuchungs-Gesetzes)

Zu Absatz 1

Absatz 1 stellt durch Verweisung auf das Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz sicher, dass nahezu alle Verfahrensvorschriften für die Untersuchung von Flugunfällen in entsprechender Weise auf die Untersuchung schaden- oder gefahrverursachender Vorkommnisse angewendet werden können und so die für die Rechtssicherheit und Verfahrensklarheit wichtige Homogenität der Untersuchungstätigkeiten und -maßstäbe sowie der gesetzgeberischen Vorgaben gewährleistet wird. Dabei werden in den Nummern 1 bis 16 für die einschlägigen Begriffe der Flugunfalluntersuchung die ihnen entsprechenden Begriffe der Seeunfalluntersuchung aufgeführt.

Allerdings müssen bestimmte Vorschriften wegen bestehender Besonderheiten beim Seeverkehr von dieser Verweisung ausgenommen werden:

– Es handelt sich zunächst um die §§ 1 bis 4 und 6 FlUUG, die nicht die in Abschnitt 3 behandelte „Durchführung“ der Untersuchung betreffen und ihre Entsprechung bereits in den §§ 9 bis 14 finden.

– § 14 Abs. 5 FlUUG (flugsicherungsfachliche Qualifikation) ist nicht auf den Seeverkehr übertragbar.

– Bei den Anhörungen zum Gesetzentwurf war deutlich erkennbar, dass keine Akzeptanz bei Vorschriften zu erwarten ist, die dem Konzept der modernen maritimen Sicherheitspartnerschaft (§ 9 Abs. 2) zuwiderlaufen, das nach dem Entwurf ein tragendes Element der gesamten Neuregelung sein soll. Dies betrifft die Rechtspflicht zur aktiven Unterrichtung der Strafverfolgungsbehörden (§ 7 FlUUG) sowie die Erteilung von Auskünften aus den Akten des Untersuchungsverfahrens oder die Gewährung von Akteneinsicht, soweit das zur Feststellung, Durchsetzung oder zur Abwehr von Rechtsansprüchen dient (§ 21 FlUUG). Beide Vorschriften sind unvereinbar mit der Spezialregelung von Abschnitt 10 des IMO-Codes, der eine Freigabe von Unterlagen und Aufzeichnungen „zu keinem anderen Zweck als dem der Unfalluntersuchung“ zulässt. Die Nichtübernahme dieser Vorschriften verkürzt keine nach allgemeinen Vorschriften gegebenen Rechtspositionen. Insbesondere stehen den bei einem Seeunfall Geschädigten die Möglichkeiten der Beweissicherung im Rahmen der Zivilprozessordnung zur Verfügung. Nach den verfassungsrechtlichen Grundsätzen rechtsstaatlichen Verwaltungshandelns werden Personen nicht schon dadurch zu Verfahrens-„Beteiligten“ mit einem Recht auf Gewährung der Akteneinsicht, dass sie in einem – wie hier – nicht auf Erlass eines Verwaltungsakts gerichteten Verfahren, das mangels unmittelbarer Verbindlichkeit der Verwaltungsentscheidung nur mittelbar in geschützte Rechtspositionen eingreifen könnte, nur durch faktische Reflexwirkungen betroffen werden.

– Auch § 24 FlUUG über die Kostentragung lässt sich nicht auf den Seeverkehr übertragen. Das Kriterium der vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Herbeiführung des Unfalls für das Rückforderungsrecht nach Absatz 1 ist dem an der maritimen Sicherheitspartnerschaft ausgerichteten Untersuchungsverfahren fremd und könnte sich von vorneherein lähmend auf den Untersuchungserfolg auswirken. Zudem ist der Bund auf Grund des Artikels 12 der Richtlinie 1999/35/EG hinsichtlich der Durchführung der Untersuchung an den IMO-Code für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See gebunden, der in Abschnitt 11 von den Regierungen verlangt, dass sie aus eigener Kraft über die für die Durchführung der Untersuchungen ausreichenden Mittel verfügen. Die Heranziehung bestimmter unfallbeteiligter Personen zur Kostenerstattung im Sinne von § 24 Abs. 1 und 3 FlUUG kann sich als Hindernis für die Teilnahme anderer EG-Staaten an der von der Richtlinie angestrebten Untersuchungs-Zusammenarbeit mit Deutschland auswirken, zumal da Grundsätze für Kostenrückforderungen beim Zusammenwirken mehrerer Staaten nicht vorhanden sind. Auch werden nach dem Code alle behördlichen Untersuchungen als Tätigkeiten im ausschließlich öffentlichen Interesse zur Verbesserung der Verkehrssicherheit angesehen, ohne dass es auf Kriterien individuellen Verschuldens ankommt, so dass die eventuelle Anlastung entstandener Verwaltungskosten gegenüber Privatpersonen den allgemeinen Bestimmungen außerhalb des Rechts der Seeunfalluntersuchung überlassen bleiben muss.

– Dasselbe gilt für die Kosten der Bergung des Schiffs oder die Beseitigung der Trümmer entsprechend § 24 Abs. 3 FlUUG. Anders als bei Flugunfällen über festem Boden stellt sich die Frage einer Trümmerbeseitigung im Seeverkehr zumeist schon deshalb nicht, weil die Gegenstände in die Tiefe des Meeres sinken. Das Recht der Bergung ist in der internationalen Seeschifffahrt großenteils in internationalen Übereinkommen, im Übrigen im deutschen Handelsgesetzbuch geregelt. Soweit dies für die Wrackbeseitigung noch nicht der Fall ist, muss das Ergebnis der Verhandlungen im Rahmen der IMO abgewartet werden, die derzeit auf den Abschluss eines Internationalen Übereinkommens über die Wrackbeseitigung hinarbeitet.

– Schließlich muss im Hinblick auf die Datenschutz-Richtlinie 95/46/EG nunmehr auch § 26 Abs. 4 Satz 2 FlUUG über die Übermittlung personenbezogener Daten im Falle fehlender Gewährleistung angemessenen Datenschutzes beim Empfänger von der Verweisung in § 15 Abs. 1 ausgenommen werden.

Zu den Absätzen 2 bis 8

Zur Übernahme der Vorschriften des Flugunfall-Untersuchungs-Gesetzes sind bestimmte Maßgaben erforderlich. Die in § 19 enthaltenen und nach Völkerrecht wie auch insbesondere nach der Richtlinie 1999/35/EG verbindlichen Einschränkungen der Freigabe von Aufzeichnungen und der Verwertung von Aussagen nach Abschnitt 10 des IMO-Codes müssen auch bei Übermittlungen an öffentliche Stel-

len sowie der Offenlegung von Akten durch die Bundesstelle eingehalten werden (Absatz 2). Im Einklang mit § 8 Abs. 1 und 2 des Seeaufgabengesetzes, wonach die mit der Untersuchung der Seeunfälle im Sinne des § 1 Nr. 4a SeeAufgG betrauten Personen die Befugnis zum Betreten bestimmter Betriebs- und Geschäftsräume auch an Land sowie zur Vornahme bestimmter Prüfungen haben, wird in Absatz 4 sichergestellt, dass sich die Untersuchungsbefugnisse im Sinne des § 11 Abs. 1 FlUUG zum Betreten und Besichtigen von Grundstücken auch auf diese Betriebs- und Geschäftsräume beziehen. § 12 Abs. 1 FlUUG über die Absperrung der Unfallstelle und den Zutritt zu ihr ist in einer dem Seebereich angepassten Weise auf die deutschen Hoheitsgewässer zu beziehen, außerhalb derer eine Absperrung durch deutsche Behörden aus völkerrechtlichen Gründen nicht in Betracht kommt (Absatz 5). Das Zeugnisverweigerungsrecht im Sinne von § 16 Abs. 3 Satz 2 FlUUG wird im Einklang mit dem IMO-Code auf Fragen erweitert, deren Beantwortung zur Gefahr erheblicher anderer rechtlicher Nachteile führen würde (Absatz 6). Hinsichtlich der Versendung des Untersuchungsberichts tritt nach Absatz 7 an die Stelle der in § 18 Abs. 3 Nr. 2 FlUUG genannten Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation als Adressat im Seebereich die Internationale Seeschifffahrts-Organisation. Die Nennung der Kommission der Europäischen Gemeinschaft in § 18 Abs. 3 Nr. 3 und § 19 Abs. 5 FlUUG entspricht, bezogen auf den Seebereich, dem Artikel 12 Abs. 5 der Richtlinie 1999/35/EG. Absatz 8 präzisiert im Sinne der Sicherheitspartnerschaft, dass bei den Stellen, an die die Sicherheitsempfehlungen nach § 15 Abs. 1 in Verbindung mit § 19 Abs. 2 FlUUG zu richten sind, auch einzelne Personen, Unternehmen oder Verbände in Betracht kommen.

Zu § 16 (Benennung des federführenden Staates und der Teilnehmer am Untersuchungsverfahren)

Mit der Vorschrift werden bestimmte staatliche Erfordernisse aus dem IMO-Code – insbesondere die Abschnitte 6 und 7 – und dem auf ihn verweisenden Artikel 12 der Richtlinie 1999/35/EG umgesetzt. Absatz 4 soll der Bundesstelle die Möglichkeit geben, mit Zustimmung eines anderen Staates mit erheblichem Interesse, zum Beispiel eines ausländischen Flaggenstaates, zugleich für diesen zu untersuchen, wenn anderenfalls die Durchführung einer Untersuchung an der Untätigkeit dieses Staates ganz oder teilweise scheitern würde.

Zu § 17 (Teilnahme an einer Untersuchung anderer Staaten)

Ist nach Art und Umständen des Vorkommnisses ein erhebliches Untersuchungsinteresse mehrerer Staaten gegeben, so kann nach § 17 die Untersuchung, soweit erforderlich, in der Weise vorgenommen werden, dass die Bundesstelle lediglich an der Untersuchung eines anderen federführenden Staates teilnimmt (§ 15 Abs. 1 in Verbindung mit § 5 Abs. 1 FlUUG) oder auf Ersuchen in sonstiger Weise mitarbeitet (§ 15 Abs. 1 in Verbindung mit § 5 Abs. 3 FlUUG). Die Benennung Deutschlands als federführender Staat kann unterbleiben, soweit dies nach dem internationalen seefahrtbezogenen Untersuchungsstandard wegen Vorrangs der Untersuchung durch andere Staaten geboten ist oder die Bundesstelle der Ansicht ist, dass ihre Mitwirkung an Untersuchungen eines oder mehrerer anderer Staaten ausreicht, um den in § 9 Abs. 2 genannten Untersuchungszwecken zu entsprechen. Dies ist insbesondere der Fall, soweit dadurch die Untersuchung wesentlich beschleunigt werden kann oder die ausländische Untersuchungsstelle auf Grund ihrer technischen und personellen Voraussetzungen zur leitenden Untersuchung besonders geeignet erscheint.

Zu § 18 (Verweisung auf Verfahren der IMO)

Der Inhalt von § 18 ist hinsichtlich des Gemeinschaftsrechts durch Artikel 12 Abs. 2 in Verbindung mit Artikel 2 Buchstabe p der Richtlinie 1999/35/EG vorgegeben.

Zu § 19 (Freigabe von Aufzeichnungen und Verwertung von Aussagen)

Es handelt sich um eine der elementaren Verfahrensvorschriften des IMO-Codes (Abschnitt 10), die völkerrechtlich und über die Inkorporation des Codes in Artikel 12 der Richtlinie 1999/35/EG auch gemeinschaftsrechtlich verbindlich sind und nahezu wörtlich in den Entwurf übernommen werden. Ohne ihre Einhaltung könnte sich Deutschland nicht an internationalen Untersuchungen nach dem internationalen Standard beteiligen. Im Hinblick auf den Zweck der Untersuchungen nach Abschnitt 3 (§ 9 Abs. 2) ist die Einschränkung der Freigabe nach § 19 aber auch für Verfahren ohne Auslandsbezug erforderlich. Die in § 15 Abs. 2 genannten Übermittlungen oder Offenlegungen sind bei Aufzeichnungen über bestimmte von der Bundesstelle erhobene Aussagen, Meinungsäußerungen oder Mitteilungen nur unter den in § 19 Abs. 1 und 2 genannten Voraussetzungen zulässig. Absatz 4 sieht als eine spezifische Ausprägung des Vertrauensprinzips in der maritimen Sicherheitspartnerschaft in Anlehnung an die Rechtsordnung anderer Staaten einen Vertrauensschutz für diejenigen vor, die im Rahmen der Untersuchung nach Abschnitt 3 Aussagen machen.

Zu Abschnitt 4 (Normvollzug gegenüber einzelnen an Bord verantwortlichen Personen im Verwaltungsverfahren)

Eine Reihe amtlicher Verfahren hat die Untersuchung bestimmter Umstände von Seeunfällen unter rechtsnormativen Gesichtspunkten zum Gegenstand und zielt auf einen Vollzug vorgegebener Normen durch amtliche Entscheidungen gegenüber Verfahrensbeteiligten. Hierzu zählen die entsprechenden Verfahren der Gerichte wie auch die Verwaltungsverfahren der Ordnungswidrigkeitsbehörden und – nach Maßgabe der Normenvorgabe in § 3 Abs. 2, §§ 18 und 19 SeeUG – der Seeämter. Abschnitt 4 betrifft deren Normvollzug hinsichtlich einzelner Berechtigungen natürlicher Personen in Bezug auf die Ausübung bestimmter verantwortlicher Tätigkeiten an Bord von Schiffen in der Seefahrt. Dieser Normvollzug ist streng von der Untersuchung im Sinne des dritten Abschnitts zu trennen. Entsprechend dem internationalen Untersuchungsstandard sind weltweit bei der Seefahrt – wie im Luftverkehr – die Funktionen der unabhängigen amtlichen objektiven und ergebnisoffenen Unfalluntersuchung zur Sicherheitskultur des Seesicherheitssystems einerseits und der subjektbezogenen und normgebundenen Untersuchungen zum Normvollzug der Patententziehung andererseits wegen ihres unvereinbar unterschiedlichen Charakters jeweils verschiedenen Behörden zugewiesen, auch wenn hiermit in bestimmten Belangen ein

Nebeneinander behördlicher Untersuchungstätigkeiten je nach den unterschiedlichen Funktionsbereichen einhergeht. Andere als die genannten Berechtigungen, die im Zusammenhang mit der Seeunfalluntersuchung eine Rolle spielen können, kommen in dem Verfahren nicht in Betracht. Abschnitt 4 hat seinen Schwerpunkt in Vorschriften über das Seeamtsverfahren, die aus dem Seeunfalluntersuchungsgesetz übernommen sind. Die Beibehaltung der bestehenden fünf Seeämter entspricht einem breiten politischen Konsens.

Zu § 20 (Sachlicher Geltungsbereich des Abschnitts 4, Verwaltungsverfahren)

In § 20 ist der sachliche Geltungsbereich des Abschnitts 4 niedergelegt. Er erfasst den Entzug und die amtliche Einschränkung der Ausübung bestimmter für die Seefahrt erforderlicher individueller Berechtigungen. Es handelt sich im Wesentlichen um die bisher in § 19 SeeUG aufgezählten Befähigungszeugnisse und Sportboot-Fahrerlaubnisse. § 20 weicht jedoch von dieser Aufzählung insofern ab, als einerseits im Hinblick auf die Spezialregelungen in den §§ 7 bis 20 des Seelotsgesetzes über die Bestallung der Seelotsen einschließlich Widerruf und Untersagung der Ausübung die „Zulassung als Seelotse“ gestrichen wurde, andererseits über die eigentlichen Befähigungszeugnisse hinaus im präventiven Interesse der Sicherheit der Seefahrt alle Berechtigungen einbezogen werden, die einer Person für die Seefahrt im Rahmen der Bundesaufgabe nach § 2 des Seeaufgabengesetzes erteilt worden sind. Sodann erfasst der sachliche Geltungsbereich des Abschnitts 4 die amtliche Einschränkung der Ausübung der genannten Berechtigungen sowie der Befähigungszeugnisse und Fahrterlaubnisse, die von einer ausländischen Behörde ausgestellt wurden. Es geht ausschließlich um Maßnahmen im Rahmen des Verwaltungsverfahrensgesetzes. Entzug und Einschränkungen nach sonstigen – etwa straf- oder disziplinarrechtlichen – Rechtsgrundlagen bleiben unberührt. Der Hinweis auf § 9 des Verwaltungsverfahrensgesetzes entspricht § 10 SeeUG.

Zu § 21 (Internationale Untersuchungsregelungen im Sinne des Abschnitts 4)

Parallel zu § 10 wird – hier für die Abschnitte C und D der Anlage – klargestellt, in welchen Fällen sich die Anwendung der internationalen Untersuchungsregelungen nach den Vorschriften des Abschnitts 4 richtet. Untersuchungen beim oder zum Normvollzug durch andere Behörden, die auf Grund sonstiger Rechtsvorschriften zuständig sind, bleiben unberührt.

Zu § 22 (Vorprüfung)

Zu den gravierendsten Schwachstellen des bisherigen Verfahrens nach dem Seeunfalluntersuchungsgesetz gehörte bei den Funktionen des Seeamts die Personenidentität von Ermittlern bzw. Verfolgern („Ankläger“) einerseits und Urteilenden („Richter“) andererseits, die bei der Verbindung von objektiven Verfahrenselementen (Ursachenermittlung) und subjektiven Momenten (Fehlerzuweisung, Berechtigungsentzug) in einem öffentlichen Verfahren das Vertrauen der Beteiligten in die gebotene Neutralität der Untersuchung schon aus grundsätzlichen Erwägungen beeinträchtigen konnte. Nach dem Unterabschnitt 1 werden die Funktionen künftig getrennt: Die Vorprüfungsbehörde WSD Nordwest stellt bei hinreichendem Verdacht den Antrag auf Entzug oder Einschränkung der Ausübung der Berechtigung; das zuständige Seeamt befindet sodann über Entzug oder Einschränkung. Bestehen hinreichende Anhaltspunkte dafür, dass ein von einer deutschen Behörde ausgestellter Befähigungsnachweis eines Kapitäns oder eines Besatzungsmitglieds für die zivile Schifffahrt oder eine Fahrerlaubnis für Sportboote oder sonstige Fahrzeuge gemäß dem Verwaltungsverfahrensgesetz entzogen oder ihre Ausübung eingeschränkt werden muss, so hat die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest nach § 22 zunächst eine summarische Überprüfung auf die Stichhaltigkeit der vorliegenden Beweisunterlagen durchzuführen. Ihre Zuständigkeit erstreckt sich auf die zentrale Heranziehung aller ihr zugänglichen Informationen, aus denen sich entsprechende Verdachtsmomente ergeben könnten, sowie auf die Beurteilung, ob hinreichende Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass eine Maßnahme nach § 31 SeeUG getroffen werden muss. Da es sich lediglich um eine summarische Vorprüfung handelt, wird die WSD in der Regel auch den Bericht der Bundesstelle abwarten, jedoch bei klaren Sachverhalten – z. B. im Falle erwiesener Trunkenheit bei der Schiffsführung – entsprechend ihrer ausdrücklichen Verpflichtung zum „unverzüglichen“ Handeln (Absatz 1) ein sofortiges Tätigwerden des Seeamtes veranlassen.

Hinreichende Anhaltspunkte sind nach Absatz 2 insbesondere dann anzunehmen, wenn nach den allgemein anerkannten völkerrechtlichen Regeln des Berechtigungsentzugs in Buchstabe D der Anlage zum Entwurf oder nach den Gemeinschaftsvorschriften in Buchstabe E dieser Anlage eine Verpflichtung zur Überprüfung des Sachverhalts besteht. Es handelt sich hier hauptsächlich um Fälle von Beschwerden aus anderen Staaten mit dem Vorwurf fehlerhaften Verhaltens einzelner Patentinhaber, die an die staatlichen Behörden herangetragen werden. Kommt die WSD Nordwest auf Grund ihrer Ermittlungen und der Vorprüfung zu dem Ergebnis, dass ein hinreichender Verdacht für die Notwendigkeit einer Entziehung oder Einschränkung der Ausübung einer Berechtigung vorliegt, so stellt sie bei dem zuständigen Seeamt (vgl. Artikel 3) nach Absatz 3 den Antrag, den Fall im Rahmen des Abschnitts 4 in Bezug auf den Inhaber der Berechtigung – in der Terminologie des Gesetzes der „Beteiligte“ – zu untersuchen. Um bei Untersuchungen in Bezug auf WSD-eigene Schiffe objektiven Besorgnissen der Befangenheit vorzubeugen, schreibt Absatz 4 in solchen Fällen einen Bericht an das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vor, das die WSD anweisen kann, einen Antrag nach Absatz 3 zu stellen. Absatz 5 stellt sicher, dass Zuständigkeiten und Befugnisse wie die der patentausstellenden Behörden nach der Schiffsoffizier-Ausbildungsverordnung sowie der Schifffahrtspolizeibehörden nach dem Seeaufgabengesetz unberührt bleiben. Die Zuständigkeit der patentausstellenden Behörden zum Patententzug richtet sich vor allem auf Fälle, bei denen die Patenterteilung – zum Beispiel wegen unzutreffender Angaben – von vorneherein schwerwiegende Mängel aufweist, ohne dass hier konkrete Präventionsgesichtspunkte in Betracht gezogen werden müssen.

Zu § 23 (Pflicht zur Durchführung oder Einstellung der Untersuchung nach Abschnitt 4)

Das zuständige Seeamt untersucht in dem Umfang („soweit“), wie ein Antrag der WSD vorliegt (Absatz 1). Auch

das Entzugsverfahren dient – wie alle Verfahren nach dem Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz – der Sicherheitsvorsorge (Prävention), nicht der Ahndung als Abgeltung von begangenem Unrecht. Der Präventionszweck wird erreicht und das Verfahren nach Absatz 2 Satz 1 daher eingestellt, wenn ein Beteiligter (§ 22 Abs. 3) den ihm nachteiligen Entzug seiner Berechtigung für einen ausreichenden Zeitraum selbst vollzieht und die zugehörigen Urkunden darüber mit einer entsprechenden schriftlichen unwiderruflichen Erklärung bei der WSD oder dem zuständigen Seeamt in Verwahrung gibt. Als ausreichenden Zeitraum sieht das Gesetz in Absatz 2 Satz 1 grundsätzlich dreißig Monate an, was einem Zeitraum entspricht, der jetzt in § 31 als Höchstdauer der befristeten Entziehung vorgesehen ist und den die Seeämter bisher in mehr als 90 % der von ihnen angeordneten Entziehungen nicht überschritten haben. Hat die Behörde jedoch den Verdacht, dass dem Beteiligten dauerhaft die körperliche, geistige oder charakterliche Eignung zum Seedienst oder zum Führen eines Schiffes in der Seefahrt fehlt, so wird der Präventionszweck in diesem Zusammenhang nur erreicht, wenn der Beteiligte auf Dauer auf seine Berechtigung verzichtet und die Berechtigungsurkunden endgültig der untersuchenden Behörde zur Verwahrung aushändigt. Die zuständige Behörde kann nach Absatz 2 Satz 2, soweit dies zur Erreichung des Präventionszweckes aus besonderen von ihr anzugebenden Gründen erforderlich oder angemessen ist, die Einstellung mit Auflagen verbinden oder die in Satz 1 vorgesehenen Entzugsfristen verkürzen.

Zu den §§ 24 bis 28

Die Vorschriften entsprechen im Wesentlichen den bisherigen §§ 5 bis 13 SeeUG. In § 25 Abs. 3 wird die nicht mehr geltende Bezeichnung „Kapitän auf Großer Fahrt“ durch die Bezeichnung „Befähigung zum Kapitän“ im Sinne des STCW-Übereinkommens ersetzt. Die bisherige Anzeigepflicht nach § 11 Abs. 1 SeeUG war insofern problematisch, als sie zu einem Verfahren gehörte, das unmittelbar auch auf Akte wie die Patententziehung nach § 19 SeeUG oder die Feststellung fehlerhaften Verhaltens im Sinne von § 18 SeeUG gerichtet ist. Dies berührt den Rechtsgrundsatz, dass im Prinzip niemand gezwungen werden soll, gegen sich selbst Verfahren einzuleiten, die zu Nachteilen wie der Aberkennung von Berechtigungen führen und unter Umständen berufliche Einbußen von existentieller Bedeutung zur Folge haben können. Andererseits gehört eine Anzeigepflicht in gewissem Umfang – auch nach dem internationalen Untersuchungsstandard – zu den unverzichtbaren Voraussetzungen der Seeunfalluntersuchung. Die bisherige Verpflichtung wird aus dem Verfahren des Berechtigungsentzugs nach Abschnitt 4 herausgelöst und der Untersuchung nach Abschnitt 3 zugeordnet (Anzeige an die Bundesstelle). Der systematisch zutreffende Ort für die Regelung ist die auf die Abwehr von Gefahren für die Sicherheit des Seeverkehrs nach dem Seeaufgabengesetz gestützte Verordnung über die Sicherheit der Seefahrt, die bereits ähnliche Individualverpflichtungen enthält (unten Artikel 4). Für die Auskunftspflicht nach dem bisherigen § 11 Abs. 2 Satz 1 SeeUG – jetzt § 28 Abs. 1 Satz 1 – ist die Verpflichtung derjenigen Personen ausreichend, die nach dem Schiffssicherheitsgesetz für die Sicherheit des Schiffes verantwortlich sind. Die Ersetzung des Wortes „Anforderung“ in § 28 Abs. 1 durch das Wort „Verlangen“ entspricht dem neuen Bußgeldtatbestand in § 34 Abs. 1 Nr. 4. Für eine Ermittlungstätigkeit und Beweissicherung der deutschen Auslandsvertretungen von Amts wegen im Sinne des § 13 SeeUG bleibt neben dem Verfahren der Seeunfalluntersuchung durch die Bundesstelle nach Abschnitt 3 kein Raum. Die Möglichkeit, dass die Bundesstelle den Auswärtigen Dienst um Amtshilfe ersucht, bleibt unberührt. Im Verhältnis zu den Küstenländern wird – wie bereits bei den §§ 11 und 26 SeeUG – auf Grund von § 35 nach den bestehenden Bund-Länder-Vereinbarungen über den schifffahrtspolizeilichen Vollzug verfahren.

Zu § 29 (Mündliche Verhandlung)

Mündlichkeit und Öffentlichkeit des Verfahrens dienen dem Schutz der Beteiligten und müssen ihnen somit zur Disposition stehen. Die mündliche Verhandlung soll daher nach Absatz 1 nur noch stattfinden, wenn nicht sämtliche Beteiligten dem widersprechen; sie soll nur öffentlich sein, wenn kein Beteiligter widerspricht. Bei den anderen Verkehrsträgern gibt es in vergleichbaren Entzugsverfahren ohnehin keine mündliche Verhandlung. Andererseits sollte der Betroffene selbst in Eilfällen nicht zum Verzicht auf die mündliche Verhandlung gezwungen sein; § 14 Abs. 6 SeeUG über Eilmaßnahmen des Seeamts ohne mündliche Verhandlung wird nicht übernommen. Bei klarem Sachverhalt wird der Vorsitzende ohnehin binnen kürzester Frist auf eine seeamtliche Entscheidung drängen. Im Übrigen entspricht § 29 den §§ 14 bis 16 SeeUG.

Zu § 30 (Spruch des Seeamtes)

§ 30 regelt den Inhalt des Spruchs des Seeamtes. Entscheidungen über das Vorliegen eines fehlerhaften Verhaltens nach Absatz 2 Nr. 2 unterbleiben, wenn nicht zugleich eine Entscheidung nach Absatz 2 Nr. 3 getroffen wird. Dies entspricht der deutschen Rechtslage auch bei allen anderen Verkehrsträgern. Im Übrigen entspricht § 30 den §§ 17, 18 und 20 SeeUG.

Zu § 31 (Entzug und Beschränkung der Ausübung von Berechtigungen)

§ 31 ist die zentrale Vorschrift über den Entzug und die Einschränkung der Ausübung von Berechtigungen durch die Seeämter. Soweit es sich hierbei um Berechtigungen handelt, die für die Ausübung beruflicher Tätigkeiten erforderlich sind, ergeben sich aus der Berufsfreiheit nach Artikel 12 Abs. 1 GG strenge Anforderungen an die Bestimmtheit der Eingriffstatbestände und die Verhältnismäßigkeit der vom Seeamt zu treffenden Maßnahmen. Der Wortlaut des bisherigen § 19 SeeUG wird daher in mehreren Punkten modifiziert.

Zu Absatz 1

– Die bisherige Bezugnahme in § 19 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 SeeUG auf § 142 des Seemannsgesetzes hat sich als zu eng erwiesen. Zwar gelten die von einer Behörde der Deutschen Demokratischen Republik ausgestellten Berechtigungen nach dem durch den Einigungsvertrag eingeführten § 19 Abs. 8 SeeUG (jetzt § 31 Abs. 6) als von einer Behörde der Bundesrepublik Deutschland ausgestellt, jedoch blieb das Verhältnis zu § 142 des Seemannsgesetzes bei diesen Berechtigungen unklar. Außerdem

deckte § 19 Abs. 8 SeeUG nicht für alle für die Fahrtberechtigung in Betracht kommenden Nachweise ab. Ebenso deckte die Bezeichnung „Befähigungszeugnis“ in § 19 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 SeeUG nicht alle nach dem STCW-Übereinkommen relevanten Berechtigungen ab. Es wird daher jetzt mit der Verweisung auf § 20 generell und umfassend auf die Berechtigungen Bezug genommen, die in Wahrnehmung der dem Bund auf dem Gebiet der Schiffssicherheit obliegenden Funktionen nach § 2 des Seeaufgabengesetzes (vgl. oben zu Artikel 1 Nr. 2) erteilt worden sind.

– Auch die bisherige Beschränkung des § 19 SeeUG auf die Kauffahrteischiffe im Sinne des Seemannsgesetzes und die Sportboote hat sich als zu eng erwiesen. Unter Gesichtspunkten der Sicherheit der Seefahrt müssen auch sonstige Fahrzeuge wie zum Beispiel Traditionsschiffe oder Behördenfahrzeuge berücksichtigt werden.

– § 19 Abs. 1 SeeUG sah bisher als Regelfall den dauerhaften Entzug der dort genannten Berechtigungen vor. Dasselbe galt nach Absatz 3 bei Fahrerlaubnissen für Sportboote. Dies wird dem Gebot der Verhältnismäßigkeit der Eingriffsmaßnahmen nicht gerecht. Die Seeämter haben in über 95 % aller Fälle lediglich befristete Entzugsmaßnahmen angeordnet, die bisher in der Ausnahmevorschrift des § 19 Abs. 6 SeeUG vorgesehen waren. Nach Absatz 1 ist künftig ein befristetes Fahrverbot die Regel.

– Maßgeblicher Bezugspunkt des Entzugs war bisher das vom Seeamt zunächst festzustellende fehlerhafte Verhalten des Inhabers der Berechtigung bei einem Seeunfall. Daraus hat sich verbreitet der unzutreffende Eindruck ergeben, dass der Entzug eine Ahndung der begangenen Verhaltensfehler darstelle und hinsichtlich der Dauer nach deren Gewicht zu bemessen sei. Absatz 1 bringt jetzt klar zum Ausdruck, dass bei der Entscheidung allein auf die polizeiliche Prognose abzustellen ist, ob eine solche Maßnahme zur Sicherheit der Seefahrt im Sinne des § 1 erforderlich ist, weil der Berechtigte während der befristeten Zeitdauer der Maßnahme nicht die für eine Tätigkeit als Schiffsführer oder sonst in der Seefahrt Verantwortlicher – beispielsweise Funker – gebotene körperliche oder geistige Eignung oder das für diese Tätigkeit gebotene Verantwortungsbewusstsein besitzen wird. Die Prognose muss auf der Überzeugung des Seeamts beruhen.

– Dagegen kommt es nicht mehr darauf an, ob dem Inhaber der Berechtigung „eine Eigenschaft fehlt, die für seine Berufsausübung erforderlich ist.“ Diese bisherige Formulierung war zum Teil dahin gehend missverstanden worden, dass die Erforderlichkeit nicht nach Maßgabe des Ordnungsrechts für die Seeschifffahrt, sondern – beispielsweise bei Radarberatern in den Revierzentralen – anhand internen Arbeits- bzw. Dienstrechts beurteilt wurde. Die Seeämter haben jedoch nicht den Auftrag, arbeits- oder dienstrechtliche Disziplinierungsmaßnahmen anzuordnen.

– Aus dem Charakter der Maßnahme als Sicherheitsprävention für einen überschaubaren künftigen Zeitraum folgt, dass es sich nur um die Zeit handeln kann, die unmittelbar auf den Spruch folgt. Die bisherige Praxis, wonach zunächst die Bestandskraft der Maßnahme abgewartet werden muss, führte häufig zu dem vor allem für die Betroffenen unverständlichen Ergebnis, dass erst Jahre nach dem Spruch (und unter Umständen ihm nachfolgenden korrekten Verhalten der Beteiligten) die Präventionsmaßnahme des Entzugs einsetzte. Es wäre im Hinblick auf die Sicherheit der Seefahrt nicht vertretbar, wenn der Bund einerseits mit den Seeämtern Sonderstellen für die Ermittlung der Gefahren vorhielte, die von den Inhabern von Berechtigungen in der Seefahrt ausgehen, andererseits jedoch die Öffentlichkeit über einen längeren Zeitraum durch Untätigkeit diesen ermittelten Gefahren aussetzte und letztlich dafür u. U. mit öffentlichen Mitteln einzustehen hätte. Nach Absatz 1 und 5 ist daher nunmehr grundsätzlich die sofortige Wirksamkeit der Maßnahmen die Regel.

– Der ausschließlich präventive Charakter der Maßnahmen hat ferner zur Folge, dass die Feststellung eines auf einen Seeunfall bezogenen vorangegangenen fehlerhaften Verhaltens nicht eine unerlässliche Voraussetzung der Maßnahmen sein kann. Der nachträgliche Ausfall körperlicher oder geistiger Steuerungsfunktionen eines Beteiligten im Sinne einer Seedienstuntauglichkeit muss unter Präventionsgesichtspunkten ein ausreichender Grund sein, die Seefahrt bei gegebenem Anlass durch Entzug der Berechtigung zu schützen. Die Bezugnahme auf das fehlerhafte Verhalten des Berechtigungsinhabers ist daher in Absatz 1 nicht mehr enthalten.

– Ebenso wenig kann es unter dem Präventionsgesichtspunkt noch darauf ankommen, ob sich der maßgebliche Mangel der Eignung bei einem Seeunfall gezeigt hat. Eine Einstellung des Verfahrens vor dem Seeamt gegenüber Beteiligten, die zum Beispiel ein Schiff in volltrunkenem Zustand geführt haben, ohne dabei in einen Seeunfall verwickelt zu sein, kann es in Zukunft grundsätzlich nicht mehr geben.

– Generell wird zukünftig davon ausgegangen, dass sich die präventiven Wirkungen aus einem befristeten Fahrverbot nach dreißig Monaten erschöpft haben. Es wird daher eine entsprechende Höchstdauer der Befristung festgelegt.

Zu Absatz 2

Der unbefristete Berechtigungsentzug stellt jetzt den Ausnahmefall dar. Der neue Absatz 2 eröffnet diese Möglichkeit, wenn das Seeamt eine befristete Maßnahme nach Absatz 1 aus besonderen Gründen zur Sicherheit der Seefahrt nicht für ausreichend hält. Allerdings ist auf Grund des Gebots der Verhältnismäßigkeit stets zu prüfen, ob bereits eine zusätzlich zu einem befristeten Fahrverbot angeordnete Auflage – beispielsweise zum Nachweis einer geeigneten Nachschulung oder Prüfung – den Sicherheitszweck erfüllen kann. Das Seeamt hat die besonderen Gründe zu erläutern.

Zu den Absätzen 3 bis 6

Die Absätze 3 und 4 entsprechen § 19 Abs. 2 und 3 SeeUG. Das Verbot der Ausübung der Befugnis hat zum Ziel, die von dem betroffenen Beteiligten für den Seeverkehr ausgehende Gefahr zu unterbinden, und entfaltet seine Wirkung daher vom Zeitpunkt des Spruches bzw. vom Zeitpunkt des dagegen eingelegten Rechtsmittels an. Nach Fristablauf für

die Beschränkung muss die in Absatz 5 als ruhend bezeichnete Berechtigung grundsätzlich nicht neu erworben werden. § 111a Abs. 5 StPO über das Verhältnis der Rückgabepflicht bei Führerscheinen zu strafprozessualen Maßnahmen findet entsprechende Anwendung (Absätze 5 und 6).

Zu § 32 (Gebühren und Auslagen)

Die Vorschrift entspricht § 22 SeeUG. Jedoch wird in Absatz 2 abweichend von dem bisherigen § 22 Abs. 3 SeeUG die Erhebung von Auslagen vorgesehen, wenn das Seeamt gegen den Beteiligten eine Maßnahme nach § 31 Abs. 1, 2 oder 4 angeordnet hat.

Zu § 33 (Vorverfahren)

Absatz 1 übernimmt den Wortlaut von § 70 VwVfG, wonach es bei einem förmlichen Verfahren – um ein solches handelt es sich bei dem Seeamtsverfahren – keines Widerspruchsverfahrens bedarf. Der Ausschluss der Berufung und der Beschwerde gegen Akte der Verwaltungsgerichte in Seeamtssachen (§ 23 Abs. 2 SeeUG) wird im Interesse eines unverkürzten Rechtsschutzes des Betroffenen beseitigt.

Zu § 34 (Ordnungswidrigkeiten)

Die bisherige Bußgeldregelung in § 24 Abs. 1 Nr. 1 SeeUG wird an die Neuregelung der Abschnitte 3 und 4 angepasst. Die neuen Nummern 1 bis 3 des Absatzes 1 sowie Absatz 2 sind in enger Anlehnung an § 30 FlUUG formuliert. Absatz 1 Nr. 4 bis Nr. 6 entspricht im Wesentlichen der bisherigen Regelung.

Zu § 35 (Vollzugsvereinbarungen zwischen Bund und Küstenländern)

Die Regelung entspricht § 26 SeeUG, ergänzt um die Angaben für Mecklenburg-Vorpommern. Die schifffahrtspolizeilichen Vollzugskräfte der Küstenländer können also im Bereich der Zuständigkeit des Bundes für die Seeunfalluntersuchung (§ 1 Nr. 4a SeeAufgG) nach Abschnitt 4 auf Grund der Bund-Länder-Vereinbarungen über den schifffahrtspolizeilichen Vollzug weiterhin neben den Seeämtern (§ 12 SeeUG; § 27 SUG) Ermittlungen für die Untersuchung von Schiffsunfällen führen, da das Seeamtsverfahren nach wie vor dem Normvollzug dient. Dagegen sind die neuen Aufgaben zur Qualitätssicherung hinsichtlich der Sicherheitsvorsorge und Sicherheitskultur des internationalen und nationalen Seesicherheitssystems mit den Sachverständigen-Untersuchungen gemäß dem internationalen Standard nach Abschnitt 3 als solche kein polizeilicher Normvollzug und die entsprechenden Ermittlungen einschließlich der internationalen Zusammenarbeit auf diesem Gebiet kein schifffahrtspolizeilicher Vollzug.

Zu § 36 (Einschränkung von Grundrechten)

Die Vorschrift entspricht dem Zitiergebot des Artikels 19 Abs. 1 Satz 2 des Grundgesetzes. Sie war bereits in § 28 SeeUG enthalten, um dem Erfordernis Rechnung zu tragen, dass die auf Grund von § 1 Nr. 4a des Seeaufgabengesetzes (§ 27 Abs. 1 SeeUG) vorhandenen Befugnisse nach § 8 Abs. 1 Satz 1 SeeAufgG zum Betreten und Prüfen von Schiffen um die Wahrnehmung von Aufgaben der Seeunfalluntersuchung erweitert werden. § 28 SeeUG betraf die normvollziehenden Untersuchungen des Seeamtsverfahrens, wie sie jetzt in Abschnitt 4 geregelt sind. Darüber hinaus betrifft § 36 auch die Untersuchungen nach Abschnitt 3. Hierfür ist in § 15 Abs. 4 klargestellt, dass die entsprechende Anwendung von § 11 Abs. 1 FlUUG hinsichtlich des Betretens und Besichtigens von Grundstücken mit dem Anwendungsbereich des § 1 Nr. 4a in Verbindung mit § 8 SeeAufgG übereinstimmt.

Zur Anlage des Gesetzes

Die dem Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz beigefügte Anlage spezifiziert die internationalen seefahrtbezogenen Untersuchungsregelungen, auf die insbesondere in den §§ 2, 3, 10 und 21 Bezug genommen wird.

Zu Artikel 3 (Änderung der Verordnung zur Durchführung des Seeunfalluntersuchungsgesetzes)

Zu Nummer 1 (Bezeichnung und Abkürzung)

Die Bezeichnung/Abkürzung der Durchführungsverordnung wird an die neue Bezeichnung des durchzuführenden Gesetzes angepasst (vgl. oben zu Artikel 2).

Zu Nummer 2 (Abschnitt 1)

Die Zuständigkeit der Seeämter für das Verfahren des Berechtigungsentzuges richtet sich künftig einerseits nach dem Sitz der Stellen, die die Berechtigung erteilt haben, andererseits bei Umständen, die in besonderem Maße die Sicherheit der Seefahrt berühren, nach dem Zuständigkeitsbereich der Wasser- und Schifffahrtsämter. Abschnitt 1 wird entsprechend neu gefasst. Bei einem ausländischen Befähigungszeugnis kommt es auf den Zuständigkeitsbereich des Amtes an, in dem die durch die Spezialprävention abzuwehrende Gefahr gegeben ist. Sind an einem Seeunfall außerhalb der deutschen Hoheitsgewässer mehrere Personen beteiligt, deren Befähigungszeugnisse von unterschiedlichen Institutionen ausgestellt wurden, so sollen die Verfahren nach § 4b bei dem Seeamt zusammengeführt werden, das den Fall als erstes untersucht hat. Im Zweifel entscheidet der Vorsitzende der Seeämter.

Zu den Nummern 3 und 4 (§§ 5 und 7)

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung zu Artikel 9 Abs. 1.

Zu Nummer 5 (§ 8)

Die Berlin-Klausel ist obsolet.

Zu Nummer 6 (Anlage)

Die Positionen des Gebührenverzeichnisses werden redaktionell den in Artikel 2 enthaltenen Neuregelungen des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes angepasst und großenteils als obsolet aufgehoben.

Zu Artikel 4 (Änderung der Verordnung über die Sicherung der Seefahrt)

Zu Nummer 1 (§ 6a)

Bei der Änderung geht es um die wichtige Verpflichtung privater Personen zur Meldung schaden- oder gefahrverursachender Vorkommnisse, die ein Schiff betreffen. Bei Schiffen mit Gefahrgütern an Bord folgt eine Verpflichtung des Schiffsführers bereits aus anderen Vorschriften wie Artikel 6 der durch das Schiffssicherheitsgesetz umgesetzten Richtlinie 93/75/EWG des Rates; bei Vorkommnissen im Zusammenhang mit einer Einleitung von Schadstoffen insbesondere aus dem Protokoll I und Artikel 8 des MARPOL-Übereinkommens. Für Seeunfälle generell war die Pflicht in § 11 Abs. 1 SeeUG geregelt. Mit der Aufhebung dieser Bestimmung soll eine Ersatzregelung eingeführt werden, die schon durch ihren systematischen Standort in der Verordnung zur Sicherung der Seefahrt erkennen lässt, dass es bei der Anzeigepflicht nicht um eine Verpflichtung zur Selbstbezichtigung in einem Berechtigungsentzugsverfahren, sondern um die objektive Mitwirkung an den Zielen des § 9 Abs. 2 SUG (oben Artikel 2) geht. Der Verordnung über die Sicherung der Seefahrt insgesamt liegt die Ermächtigungsgrundlage nach § 9 SeeAufgG zugrunde; Artikel 7 führt die spätere Fortentwicklung des § 6a auf diese Rechtsgrundlage zurück. Die Grundlage des § 9 Nr. 6 SeeAufgG zum Erlass von Rechtsvorschriften über „die von den Schiffsführern und sonstigen für den Schiffsbetrieb Verantwortlichen zu erstattenden Meldungen“ ist nicht wie die Ermächtigung nach § 9 Nr. 5 SeeAufgG („Anforderungen für die Beförderung von Gütern“) mit einer Ausnahmeklausel hinsichtlich „Anforderungen im Sinne des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter“ versehen. Es bedarf daher nach dem neuen § 6a – ebenso wie bisher nach § 11 SeeUG – keiner Unterscheidung gemäß den jeweils beförderten Gütern; das Gefahrgutgesetz und seine Verordnungsermächtigungen bleiben unberührt.

Die Einzelheiten sind methodisch an die entsprechende Regelung für den Luftverkehr in § 5 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 26. August 1998 (BGBl. I S. 2470), angelehnt. Dies gilt für die Liste der erforderlichen Angaben, für die Bezeichnung der Gruppe von – in der Tendenz schadensträchtigen – Vorkommnissen, die zur Pflicht einer Meldung durch Private Anlass geben (Absatz 2), für die Erstreckung der Meldepflicht auf Außenstehende (Absatz 3) und für die Möglichkeit der Bundesstelle, einen vervollständigenden Bericht anzufordern (Absatz 5). Absatz 4 hat die Unterrichtung durch die Schifffahrtspolizeibehörden des Bundes über die in § 1 des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes genannten Vorkommnisse zum Gegenstand, soweit diese Anlass zu polizeilicher Tätigkeit geben.

Zu Nummer 2 (§ 10)

§ 10 der Verordnung wird dahin erweitert, dass auch die Nichteinhaltung der Meldeverpflichtung nach § 6a Abs. 1 als Ordnungswidrigkeit zu ahnden ist.

Zu Artikel 5 (Änderung des Gesetzes über das Seelotswesen)

Zu Nummer 1

§ 9 Seelotsgesetz über die Zulassungsvoraussetzungen für Seelotsenanwärter beschränkt die Zulassung bisher auf Personen mit einem Befähigungszeugnis zum „Kapitän AG“. Damit sollte die nach § 1 SeeLG vorausgesetzte fachliche Qualität der orts- und schifffahrtskundigen Beratung durch ein vom oder für den Bund erteiltes Befähigungszeugnis gewährleistet werden, das den Inhaber ohne Einschränkung in den nautischen Befugnissen zur Führung jeglicher Schiffe in weltweiter Fahrt berechtigt. Nach dem 1997 in Kraft getretenen STCW-Übereinkommen (vgl. zu Artikel 1 Nr. 2) ist diese Berechtigung nicht mehr an das Patent zum „Kapitän AG“, sondern generell an das Befähigungszeugnis zum Kapitän für den Dienst auf anderen als Fischereifahrzeugen geknüpft, sofern in diesem Zeugnis keine Einschränkung in den nautischen Befugnissen vermerkt ist. § 9 Nr. 1 und 2 SeeLG ist aus zwingenden verfassungsrechtlichen Gründen der Gleichbehandlung an diesen Rechtssachverhalt anzupassen.

Zu Nummer 2

Im Hinblick auf die Neuregelung des § 31 Abs. 1 des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes (oben Artikel 2), der statt der bisher nach § 19 SeeUG üblichen befristeten Entziehung von Patenten durch das Seeamt ein befristetes Fahrverbot vorsieht, ist Vorsorge dafür zu treffen, dass Seelotsen, die die Befugnisse aus ihrem Befähigungszeugnis wegen eines Fahrverbots nicht ausüben können, grundsätzlich für die Dauer des Fahrverbots auch ihre Tätigkeit als Seelotse nicht wahrnehmen können. Allerdings soll durch eine „Soll“-Regelung hinsichtlich der Dauer der Untersagung und durch eine Anhörung der Bundeslotsenkammer ermöglicht werden, bei der Bemessung der Dauer auch die besonderen Umstände des Einzelfalles zu berücksichtigen.

Zu Artikel 6 (Änderung des Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 10. März 1988)

Die Berlin-Klausel in Artikel 3 des Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 10. März 1988 zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Seeschifffahrt und zum Protokoll vom 10. März 1988 zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit fester Plattformen, die sich auf dem Festlandsockel befinden, ist obsolet. Neuer Artikel 3 wird eine Regelung zur Umsetzung von Artikel 8 Abs. 1, 2 und 4 des genannten Übereinkommens. Im Rahmen dieser Bestimmungen, bei denen es um die Mitführung von Personen an Bord geht, die nach Ansicht des Kapitäns einer Gewalttat gegen die Sicherheit der Seeschifffahrt im Sinne von Artikel 3 des Übereinkommens verdächtig sind, hat die Bundesrepublik Deutschland die Verpflichtung, sicherzustellen, dass Kapitäne von Schiffen unter der Bundesflagge gegenüber Küstenstaaten – möglichst vor Einlaufen in deren Küstenmeer – nach Maßgabe des Durchführbaren eine Unterrichtung über ihre etwaige Absicht vornehmen, die verdächtigten Personen diesem Küstenstaat zu übergeben, und die Gründe dafür

nennen. Dem entspricht Artikel 6 durch Einführung einer Unterrichtungspflicht des Kapitäns.

Absatz 2 dient der Umsetzung der Verpflichtung des Flaggenstaats nach Artikel 8 Abs. 4 des Übereinkommens. Dieser hat sicherzustellen, dass der Kapitän verpflichtet ist, das in seinem Besitz befindliche Beweismaterial, das sich auf die angebliche Straftat bezieht, den Behörden des Empfangsstaats zur Verfügung zu stellen. Die Regelung bezweckt jedoch nicht, den Kapitän zu einem Hilfsorgan des internationalen Rechtshilfeverkehrs der Justizverwaltungen zu machen. Es handelt sich hier somit nicht um einen Fall, wie er in § 66 des Gesetzes über die internationale Rechtshilfe in Strafsachen (Herausgabe von Gegenständen) geregelt ist. Vielmehr geht es in Artikel 8 um Maßnahmen, die in einer Situation aktueller Gefährdung des Schiffes im Zusammenhang mit Gewaltakten erforderlich sind, um die Sicherheit der an Bord befindlichen passiv Beteiligten und insbesondere der Besatzung sowie des Seeverkehrs möglichst weitgehend zu gewährleisten. Hierzu gehört, dass der Kapitän in die Lage versetzt wird, den Behörden eines Empfängerstaats tatrelevante Gegenstände zur Verfügung zu stellen, wenn deren Verbleib an Bord eine unmittelbare Gefahr für die Sicherheit des Schiffes oder seiner Besatzung darstellen würde.

Zu Artikel 7 (Rückkehr zum einheitlichen Verordnungsrang)

Durch die gesetzliche Regelung der Artikel 4 und 5 soll vermieden werden, dass die in diesen Artikeln enthaltenen Rechtsverordnungsvorschriften künftig nur noch durch Gesetz geändert werden können.

Zu Artikel 8 (Neubekanntmachung des Seeaufgabengesetzes)

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen soll durch Artikel 8 ermächtigt werden, den Wortlaut des Seeaufgabengesetzes und des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes in der vom Inkrafttreten dieses Gesetzes an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt zu machen.

Zu Artikel 9 (Aufhebung von Rechtsvorschriften)

Zu Absatz 1

Das Seeunfalluntersuchungsgesetz wird durch das Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz (Artikel 2) abgelöst und ist aufzuheben. Soweit sich die Aufhebung auf die Vorschrift des § 27 SeeUG über die Änderung bestimmter Gesetze bezieht, sind die darin enthaltenen Gesetzesbefehle inzwischen abschließend vollzogen; die in § 27 SeeUG genannten Änderungen werden daher von der Aufhebungsnorm des Artikels 9 nicht berührt. Die Übergangsvorschrift in Absatz 1 Satz 2 stellt sicher, dass für Verfahren, die bis zum Inkrafttreten dieses Gesetzes von den Seeämtern abgeschlossen werden, trotz Aufhebung des Widerspruchsverfahrens des Seeunfalluntersuchungsgesetzes weiterhin bis zum 31. Dezember 2001 das bisherige Bundesoberseeamt auf der Grundlage der Abschnitte 5 bis 7 des SeeUG als Widerspruchsbehörde tätig sein kann. Andererseits wird durch Satz 3 sichergestellt, dass die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung nach dem Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz (Artikel 2) nicht die Sprüche der Seeämter nach dem Seeunfalluntersuchungsgesetz überprüft. Haben die Seeämter bei Inkrafttreten dieses Artikels einzelne Untersuchungen noch nicht durch Spruch abgeschlossen, so können die nach dem Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz zuständigen Organe nach Maßgabe ihrer Zuständigkeit die Untersuchungen ohne weiteres weiterbearbeiten.

Zu den Absätzen 2 und 3

Das Gesetz über die Küstenschifffahrt und die Verordnung über den Betrieb von Küstenschifffahrt durch norwegische Seeschiffe sind im Hinblick auf die mit Artikel 1 Nr. 7 Buchstabe b neu geschaffene Ermächtigung zum Erlass von Rechtsverordnungen auf dem Gebiet der Küstenschifffahrt sowie die Verordnung Nr. 3577/92 des Rates vom 7. Dezember 1991 entbehrlich und können im Wege der Rechtsbereinigung mit Wirkung zum E

nde des Jahres 2001 aufgehoben werden. Für die Einzelheiten wird auf die Begründung zu Artikel 1 Nr. 7 Buchstabe b verwiesen. Soweit sich die Aufhebung auf die Ermächtigung in § 3 Abs. 1 Nr. 2 des Küstenschifffahrtsgesetzes bezieht, dient sie zusätzlich der Klarstellung, dass der Bund nicht in die Zuständigkeiten der Küstenländer zur Sicherstellung der Verkehrsbedienung der Inseln einschließlich der Einrichtung von Liniendiensten eingreift.

Zu Artikel 10 (Inkrafttreten)

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.

Anlage 2

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 764. Sitzung am 1. Juni 2001 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. **Zur Eingangsformel**

   Die Eingangsformel ist wie folgt zu fassen:

   „Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:“.

   Begründung

   Artikel 1 Nr. 3 (§ 3e Seeaufgabengesetz) enthält eine Staatshaftungsnorm. Damit ist diese Regelung auch auf den Kompetenztitel des Artikel 74 Abs. 1 Nr. 25 GG zu stützen. Nach Artikel 74 Abs. 2 GG ist das Gesetz daher zustimmungsbedürftig.

   Darüber hinaus ist der Bundesrat der Auffassung, dass das Gesetz insbesondere im Hinblick auf das Seefahrtbildungswesen (Artikel 1 Nr. 2 § 2 Seeaufgabengesetz) und den die Lade-, Lösch-, Liege- und Werftplätze einschließenden Geltungsbereich (Artikel 2, § 1 Abs. 3 Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz) der Zustimmung des Bundesrates bedarf.

2. **Zu Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe b** (§ 2 Abs. 3 bis 7 Seeaufgabengesetz)

   In Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe b ist § 2 wie folgt zu ändern:

   a) Die Absätze 3 bis 5 sind zu streichen;

   b) In Absatz 6 ist die Angabe „Absatzes 3“ durch die Angabe „Absatzes 2“ zu ersetzen;

   c) In Absatz 7 ist die Angabe „Absatzes 3“ durch die Angabe „Absatzes 2“ zu ersetzen.

   Begründung

   Die Anforderungen des Internationalen Übereinkommens vom 7. Juli 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten, zuletzt geändert durch Entschließung MSC 67 (68) des Schiffssicherheitsausschusses der internationalen Seeschifffahrts-Organisation (BGBl. 1998 II S. 1118), gelten als Verordnung des Bundes unmittelbar für alle an der Ausbildung und Erteilung von Befähigungszeugnissen befassten Einrichtungen der Länder. In der für die Ausbildung von Schiffsoffizieren maßgeblichen Schiffsoffizier-Ausbildungsverordnung vom 28. Juli 1998 wird ebenfalls auf die Bundesverordnung ausdrücklich Bezug genommen. Von daher ist es überflüssig und im Sinne der Deregulierung kontraproduktiv, die Tatbestände der STCW-Anforderungen auch noch im Seeaufgabengesetz zu regeln. Im Übrigen müsste das Seeaufgabengesetz immer dann entsprechend novelliert werden, wenn sich die Vorschriften des Internationalen Übereinkommens ändern.

   Die vorgesehene Regelung wird auch deshalb abgelehnt, weil in dem neu vorgesehenen § 2 Abs. 4 Seeaufgabengesetz der Bewerber nachweisen muss, dass die Ausbildungsstätte sich an die geltenden Vorschriften der Anlage zu dem STCW-Übereinkommen hält. Nach Einschätzung der Ständigen Arbeitsgemeinschaft Küstenländer (StAK) ist es wenig bürgerfreundlich, wenn der Bewerber entsprechende Nachweise erbringen muss, die besser und erfolgreicher durch staatliche Regelungen sichergestellt werden können.

   Der vorliegende Gesetzentwurf berücksichtigt nicht die Mitwirkung der Länder bei der Erstellung des Berichts gegenüber der IMO nach Regel I/8 STCW. Hierfür und auch für die Ausbildung der Nicht-STCW-Befähigungsnachweise bedarf es einer Verwaltungsvereinbarung zwischen dem Bund und den Küstenländern. Von daher vertreten die Küstenländer nach wie vor die Auffassung, dass diese Materie wie bisher in einer Verwaltungsvereinbarung, wie sie in § 2 Abs. 2 Seeaufgabengesetz ausdrücklich vorgesehen ist, geregelt werden sollte.

3. **Zu Artikel 1 Nr. 10** (§ 15 Abs. 1 Nr. 1 Seeaufgabengesetz),
   Artikel 2 (§ 34 Abs. 1 Nr. 4 Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz)

   Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob dem Bestimmtheitsgebot des Artikels 103 Abs. 2 GG in Artikel 1 Nr. 10 (§ 15 Abs. 1 Nr. 1 Seeaufgabengesetz) und Artikel 2 (§ 34 Abs. 1 Nr. 4 Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz) durch Streichung des Merkmals der nicht rechtzeitigen Pflichterfüllung – oder auf andere Weise – Rechnung getragen werden kann.

4. **Zu Artikel 2** (allgemein)

   Die Gesetzesinitiative der Bundesregierung wird im Hinblick auf das Erfordernis zur Anpassung an den IMO-Code für die Seeunfalluntersuchung sowie an die Richtlinie 1999/35/EG grundsätzlich begrüßt. Dies gilt auch für die Absicht, eine unabhängige zentrale Untersuchungskommission in Anlehnung an das Verfahren zur Flugunfalluntersuchung einzurichten.

   Der Bundesrat ist jedoch der Auffassung, dass bestimmte, bisher bewährte Verfahren der Seeunfalluntersuchung beibehalten und Schwachstellen des Flugunfalluntersuchungsverfahrens nicht übernommen werden sollten. Vor diesem Hintergrund fordert der Bundesrat die Bundesregierung auf, den Gesetzentwurf dahin gehend zu ändern, dass

   a) ein Untersuchungsverfahren gemäß Artikel 2, § 11 Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz auch auf Antrag des örtlich zuständigen Seeamtes oder eines am Seeunfall oder einem anderen Vorkommnis Beteiligten durchgeführt werden muss,

b) zum Artikel 2, § 12 Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz die Aufnahme von Sachverständigen mit revierspezifischen Kenntnissen in die Untersuchungskommission sichergestellt werden muss,

c) der Abschlussbericht der Untersuchungskommission zum Gegenstand eines öffentlichen Seeamtsverfahrens nach den derzeitigen Verfahrensregelungen – das die Untersuchung zum Normenvollzug einschließt – gemacht wird; die Möglichkeit des Widerspruches gegen den Spruch des Seeamtes muss erhalten bleiben.

Begründung

Durch die vorstehend genannten Änderungen werden die sich bisher in der Praxis bewährten Elemente des Seeunfalluntersuchungsverfahrens in die beabsichtigte Neuregelung, insbesondere die berechtigte Wahrnehmung der Interessen der Beteiligten, integriert. Auf dem Wege des rechtsstaatlichen Verfahrens der Verhandlung vor dem Seeamt wird der unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Seeverkehrs geeignete Weg zur Unfallursachenermittlung beschritten. Dieses Verfahren schließt sowohl die Normenkontrolle im Hinblick auf ein festzustellendes Fehlverhalten als auch die zur Vermeidung weiterer Unfälle wichtigen Lerneffekte ein. Die vorgeschlagenen Änderungen widersprechen weder dem IMO-Code für die Seeunfalluntersuchung noch der EU-Richtlinie 1999/35/EG.

5. a) **Zu Artikel 2** (§§ 9 bis 19 Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz)

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, die Regelungen der amtlichen Untersuchung zur Sicherheitskultur des internationalen und nationalen Seesicherheitssystems in Artikel 2 Abschnitt 3 des Entwurfes des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes so zu fassen, dass die Wasserschutzpolizeien der Küstenländer die ihnen nach den Vollzugsvereinbarungen zwischen Bund und Küstenländern festgelegten Aufgaben zur allumfassenden Ursachenermittlung bei Schiffsunfällen entsprechend § 35 des Entwurfes des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes tatsächlich ausüben können. Daraus darf sich weder eine rechtliche noch tatsächliche Konkurrenzsituation zu den Aufgaben der neu zu gründenden Bundesstelle ergeben.

b) **Zu Artikel 2** (§ 9 Abs. 2 Satz 2 Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz)

In Artikel 2 ist § 9 Abs. 2 Satz 2 wie folgt zu fassen:

„Die amtliche Seeunfalluntersuchung soll nicht deshalb von der uneingeschränkten Darstellung der Ursachen abweichen, weil aus den Untersuchungsergebnissen Rückschlüsse auf ein schuldhaftes Verhalten oder auf eine haftungsrechtliche Verantwortlichkeit gezogen werden können.“.

c) **Zu Artikel 2** (§ 15 Abs. 1 Satz 1 Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz)

In Artikel 2 ist in § 15 Abs. 1 Satz 1 die Angabe „7,“ zu streichen.

d) **Zu Artikel 2** (§ 19 Abs. 1 Satz 2 – neu – Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz)

In Artikel 2 ist dem § 19 Abs. 1 folgender Satz anzufügen:

„Die Freigabe zur Durchführung eines deutschen Straf- oder Verwaltungsverfahrens bleibt unberührt.“.

Begründung

Auf Grund des § 1 Abs. 4a des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt (Seeaufgabengesetz – SeeAufgG) obliegt dem Bund auf dem Gebiet der Seeschifffahrt die Untersuchung der Seeunfälle. Das am 6. Dezember 1985 (BGBl. I S. 2146) in Kraft getretene Gesetz über die Untersuchung von Seeunfällen (Seeunfalluntersuchungsgesetz – SeeUG) regelt in diesem Sinne Begriff, Zweck und Umfang der Seeunfalluntersuchung.

Bereits in der Begründung für das derzeit geltende Seeunfalluntersuchungsgesetz (vgl. Bundesratsdrucksache 509/79 und nachfolgend Bundesratsdrucksache 611/84) wurde ausgeführt, dass durch die Untersuchung Ursachen und Umstände des Seeunfalls objektiv ermittelt werden sollen, um festzustellen, ob der Seeunfall durch Mängel der Bauart, Einrichtung, Ausrüstung des Schiffsbetriebes, der Besatzung oder Seeverkehrseinrichtungen oder Nichtbeachtung von Verkehrs-, Schiffssicherheits- oder Unfallverhütungsvorschriften verursacht worden ist. Die Auswertung der Untersuchungsergebnisse soll der Verhütung künftiger Unfälle durch Fortentwicklung von Rechts- und Verwaltungsvorschriften, Richtlinien und Empfehlungen dienen. Dabei kann als Folge festgestellten Fehlverhaltens eines Beteiligten ein „Verschulden“ ausgesprochen oder ein Befähigungszeugnis (z. B. Kapitänspatent) entzogen werden.

In der Begründung zu § 26 des damaligen Gesetzesentwurfs war in diesem Zusammenhang festgestellt worden, dass die Ermittlungstätigkeit der Wasserschutzpolizei im Rahmen des Untersuchungsverfahrens der Seeämter und des Bundesoberseeamtes unverzichtbar sei und sich in langer Praxis bewährt habe.

Zum Zeitpunkt des damaligen Gesetzgebungsverfahrens bestanden bereits Verwaltungsvereinbarungen über die Wahrnehmung schifffahrtpolizeilicher Vollzugsaufgaben, die der Bund mit den Küstenländern für deren jeweilige Wasserschutzpolizeien abgeschlossen hat und die die Küstenländer gleich lautend zum Gegenstand besonderer Landesgesetze gemacht haben. In diese Vereinbarung war die Aufgabe der Schiffsunfallermittlung einvernehmlich unter die schifffahrtpolizeilichen Vollzugsaufgaben subsumiert, jedoch noch nicht ausdrücklich genannt worden.

Von Seiten der Küstenländer wurde während des damaligen Gesetzgebungsverfahrens bezweifelt, ob die Verweisung in § 26 des damaligen Gesetzentwurfs auf die mit den Küstenländern abgeschlossene Vereinbarung über die Ausübung der schifffahrtpolizeilichen Vollzugsaufgaben den der Wasserschutzpolizei nach der damaligen Begründung des Gesetzentwurfs zugedachten Ermittlungsaufgaben gerecht wird. Die Bundesregierung hat daraufhin angeregt, gemeinsam mit den Küstenländern

die Vereinbarung auf zweckmäßige Änderungen und Ergänzungen zu prüfen. Im Ergebnis entstanden die Zusatzvereinbarungen zu den Vereinbarungen über die Ausübung der schifffahrtpolizeilichen Vollzugsaufgaben, in denen konkret festgelegt wurde, dass die Ermittlungen für Schiffsunfälle zum Aufgabenbereich der Wasserschutzpolizeien der Länder gehören. Da diese Zusatzvereinbarung im unmittelbaren Zusammenhang mit dem damaligen Gesetzgebungsverfahren zum SeeUG stand, ist die Ermittlungstätigkeit für die Wasserschutzpolizei auch im Sinne des SeeUG, d. h. zur objektiv zu ermittelnden Ursachenfeststellung und Feststellung fehlerhaften Verhaltens zu sehen.

Artikel 2 des nunmehr vorgelegten Entwurfs regelt die Seeunfalluntersuchung neu:

Gemäß Artikel 2, § 1 Abs. 1 des Entwurfes des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes soll die Vorsorge für die Sicherheit der Seefahrt durch Untersuchung schaden- oder gefahrverursachender Vorkommnisse unter Einhaltung der darauf bezogenen geltenden internationalen Untersuchungsregelungen verbessert werden. Dieses Ziel soll insbesondere durch die amtliche Untersuchung von Seeunfällen erreicht werden, die nach dem vorliegenden Entwurf des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes ausschließlich durch die im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen angesiedelte, neu zu gründende „Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung“ durchgeführt werden soll. Hinsichtlich der konkreten Durchführung der Untersuchungen durch die neu zu gründende Bundesstelle verweist § 15 des Entwurfes des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes auf entsprechende Vorschriften des bereits bestehenden Flugunfalluntersuchungsgesetzes (FlUUG). Im Ergebnis erhält die Bundesstelle neben der Untersuchungsführung einen umfassenden Ermittlungsauftrag auch bzw. gerade am Schadensort.

Soweit die zuständige Behörde der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung den Verdacht eines fehlerhaften Verhaltens (deren Quelle für die Verdachtsschöpfung nicht deutlich ist) bei den Beteiligten eines Seeunfalls feststellt, hat diese eine Vorprüfung einzuleiten, bevor sie den Sachverhalt zur amtlichen Untersuchung i. S. des Unterabschnitts 2 des Abschnitts 4 des Entwurfes des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes den Seeämtern überträgt. In der tatsächlichen schaden- und gefahrenverursachenden Untersuchung und Ermittlung sind somit weder die Seeämter (bis auf eine sehr geringe Fallzahl hinsichtlich der amtlichen Untersuchung) noch die Wasserschutzpolizeien beteiligt. Der Verweis auf die bestehenden Verwaltungsvereinbarungen des Bundes mit den Ländern in § 35 des Entwurfs des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes wird daher konterkariert und in der künftigen Praxis ohne Belang sein.

Zu Buchstabe a

Die in der Begründung zu Artikel 2 angeführte Argumentation hinsichtlich einer neu zu gründenden Bundesstelle und den damit einhergehenden Veränderungen bezüglich der Aufgabenwahrnehmung für die Ermittlungen von Seeunfällen bezieht sich im Wesentlichen auf den Anpassungsbedarf der deutschen Rechtslage an die internationalen Rahmenbedingungen. Dies gilt im Rahmen der Seeunfalluntersuchung insbesondere für die im Juni 1999 in Kraft getretene Richtlinie 1999/35/EG des Rates vom 29. April 1999. Dabei verweist das EG-Recht mit den Begriffen „so effizient und zeitsparend wie möglich“ unmittelbar auf folgende Vorschriften des IMO-Codes:

– die Seeunfalluntersuchungen sind am wirkungsvollsten, wenn sie gründlich und vorurteilsfrei durchgeführt werden;

– die Untersuchungsbehörde soll ihre Tätigkeit vor Ort so bald wie möglich nach dem Unfall beginnen.

Diese Argumentation macht es aus Sicht der Innenressorts der Küstenländer nicht erforderlich, die Untersuchung und insbesondere die damit einhergehende Ermittlungstätigkeit von der Wasserschutzpolizei auf eine neu zu schaffende Untersuchungsbehörde – auch zur Qualitätssicherung hinsichtlich der Sicherheitsvorsorge und Sicherheitskultur des internationalen Seesicherheitssystems – zu übertragen und bezüglich der in § 35 genannten Vollzugsvereinbarungen zwischen Bund und Küstenländern eine Konkurrenz entstehen zu lassen.

a) Es kennzeichnet gerade die Wasserschutzpolizei, dass sie in der Fläche ständig einsatzbereit ist und dadurch zeitnah die Schiffsunfallermittlungen aufnehmen kann. Die Wasserschutzpolizei hat auf Grund ihrer Einsatzmittel, ihres Personals und der mit ihr als Polizei in unmittelbarem Zusammenhang stehenden kriminaltechnischen Servicedienststellen ein Instrumentarium, welches die Forderung nach Effizienz und Zeitersparnis ohne Zweifel erfüllt. Darüber hinaus hat sie bei Seeunfällen auch ihrem gesetzlichen Auftrag zur sofortigen Gefahrenabwehr zu entsprechen.

b) Die Erfüllung des Kriteriums „Gründlichkeit“ hinsichtlich der Aufgabenwahrnehmung durch die Wasserschutzpolizei im Zusammenhang mit den Schiffsunfallermittlungen hat bislang noch keinen Zweifel hervorgerufen. Dies beruht insbesondere auf der Tatsache, dass sich die Beamten der Wasserschutzpolizei aus seemännisch-nautischem und -technischem Fachpersonal rekrutieren. Darüber hinaus hält die Wasserschutzpolizei eine „Ermittlungsgruppe Schiffsunfall“ vor, die aus – nach verschiedenen fachlichen Gesichtspunkten – besonders qualifizierten Beamten besteht. Spätestens die Ermittlungen zum „Pallas“-Seeunfall haben bei allen Beteiligten und Beobachtern den hohen Qualitätsstandard durch die Wasserschutzpolizei verdeutlicht. Durch das Vorhandensein dieses fachlichen Personals unterscheidet sich die Ermittlungstätigkeit der Wasserschutzpolizei zu dem im vorliegenden Entwurf immer wieder als maßstabsgebend angeführten Flugunfalluntersuchungsverfahren und der damit einhergehenden Erforderlichkeit einer eigenen Ermittlungsstelle.

c) Die mit der Aufgabenwahrnehmung der Wasserschutzpolizei einhergehende gleichzeitige Straf- und Ordnungswidrigkeitenverfolgung begründet keine Zweifel am unvoreingenommenen Interesse an sicherheitsrelevanten Tatsachen und Ursachen; sie ist

eher ein Beleg für grundsätzliche Unvoreingenommenheit und Unparteilichkeit. Die im Straf- und Ordnungswidrigkeitenverfahren erforderliche Ermittlungstiefe umfasst zugleich die be- und entlastenden Momente und beinhaltet eine unvoreingenommene Ursachenerforschung, welche sich zudem als gesetzliche Verpflichtung für Staatsanwaltschaft, deren Hilfsbeamte sowie konkret für die Polizei aus den §§ 160 Abs. 2 und 163 StPO ergibt. Die nach wie vor unbestritten auch weiterhin durch Beamte der Wasserschutzpolizeien durchzuführenden Ermittlungen im Straf- und Ordnungswidrigkeitenverfahren werden im Ergebnis die gleichen Ursachen aufdecken, wie sie im parallel dazu laufenden Untersuchungsverfahren durch die Bundesstelle ermittelt würden.

d) Der zur Begründung herangezogene internationale Standard geht davon aus, dass die untersuchenden Personen mit Hilfe psychologischer Schulung ein von jeglichem Vorwurf freies Befragungsklima („no-blame-atmosphere“) zu schaffen haben, um das Geschehen möglichst unverfälscht unter kooperativer Beteiligung der Befragten zu rekonstruieren. Diese Annahme würde jedoch bedeuten, dass durch das neue zweigleisige bzw. unter Hinzuziehung der Ermittlungen für ein Straf- und Ordnungswidrigkeitenverfahren sogar dreigleisige Seeunfallermittlungsverfahren „defensiv eingestellte Beteiligte“ die veränderte, neue Gesetzeslage erkennen und nachvollziehen und deshalb weitergehende Aussagen als im gleichzeitig stattfindenden Ermittlungsverfahren vor der Wasserschutzpolizei machen und nicht befürchten, dass diese weitergehenden Aussagen Nachteile mit sich bringen könnten. Diese doppelte Aussagewilligkeit unterliegt großen Zweifeln, insbesondere vor dem Hintergrund, dass die betroffenen Personen durch zwei bzw. drei zeitaufwendige Ermittlungsvorgänge unterschiedlicher Behörden mit nahezu ähnlichen Untersuchungsinhalten befragt werden und in anderer Form z. B. zur Erhebung von Sachbeweisen in Anspruch genommen werden.

   Die in § 15 des Entwurfs zu übernehmenden §§ 26 Abs. 2 Satz 2 und Abs. 3 Satz 2 des FlUUG (Aussagegenehmigung der obersten Dienstbehörde aus § 96 StPO) sowie der § 19 des Entwurfs beinhalten, dass sich die neue Bundesstelle bei ihren Ermittlungen der Auskunft oder Übersendung der Akten an die Strafverfolgungsbehörden verweigern darf. Damit wird unvermeidbar indiziert, dass die Strafverfolgungsbehörden sich nicht auf eine Zusammenarbeit mit der Bundesstelle einstellen, sondern in der Regel parallel ermitteln und im Einzelfall sogar der Bundesstelle die Beweiserhebung untersagen müssen, bis strafrechtliche Beweismittel (insbesondere der Personalbeweis, der im Gegensatz zu einem Flugunfall bei einem Seeunfall im Vordergrund liegt) gesichert sind. Diese tatsächliche und rechtliche Konkurrenzsituation, die in ca. 80 % aller Seeunfälle eintritt (mögliche Straftaten: Trunkenheit, Schifffahrtsgefährdung, Gewässerverunreinigung, fahrlässige Körperverletzung bzw. Tötung etc.) verzögert entgegen der „Beschleunigungsintention“ des Entwurfes die Untersuchung der Bundesstelle.

Zu Buchstabe b

Weil die Ursache eines Vorkommnisses auch im regelwidrigen Verhalten von Personen liegen kann und auch dieser Regelverstoß nach dem IMO-Code für die Seeunfalluntersuchung ausdrücklich (u. a. Punkte 2.1.1.4, 2.1.5 des Anhangs 2) aufgeklärt werden muss, ist die im Entwurf verwendete Formulierung durch die im IMO-Code für die Seeunfalluntersuchung verwendete Formulierung zu ersetzen. Auch vor dem Hintergrund der im Falle der „Havarie Pallas“ erst mit großem Zeitverzug und im Ergebnis unbefriedigend gelösten Haftungsfrage sowohl für den Rettungs- und Bergungseinsatz als auch für die Verhinderung und Beseitigung der Umweltschäden wäre eine ausdrückliche Ausklammerung der Feststellung von Verschulden, Haftung und Ansprüchen kontraproduktiv und in ihrer Wirkung auch schädlich für die Haushalte von Bund und Ländern.

Zu Buchstabe c

Nach den im Entwurf des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes in § 15 Abs. 1 enthaltenen Verweisen einschließlich der Ausnahmen ist der § 7 des FlUUG von der Anwendung innerhalb des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes ausdrücklich ausgenommen. § 7 FlUUG beinhaltet eine Meldepflicht der Bundesstelle für Luftsicherheit an die zuständige Behörde und zuständige Strafverfolgungsbehörde. Auf Grund dieser Informationspflicht ist sichergestellt, dass die Staatsanwaltschaft/Polizei Kenntnis von einem strafrechtlich relevanten Flugunfall erhält. Dieses ist auch bei einem Seeunfall erforderlich. Damit wird in jedem Fall sichergestellt, dass die strafrechtlichen Ermittlungen durch die Wasserschutzpolizei unverzüglich und unter Berücksichtigung des Vorranges der StPO aufgenommen werden können.

Zu Buchstabe d

Ohne die in § 19 Abs. 1 als Satz 2 anzufügende Bestimmung wäre eine Freigabe von Aufzeichnungen und Verwertung von Aussagen im Prinzip nur für Zwecke der Untersuchung möglich und würde damit den grundlegenden Regelungen aus den §§ 54, 96 StPO zuwiderlaufen.

Anlage 3

Gegenäußerung der Bundesregierung

Zu Nummer 1

Die Bundesregierung stimmt der Empfehlung des Bundesrates, die Eingangsformel des Gesetzes abzuändern, nicht zu.

Der Bundesrat hat sich für die Zustimmungsbedürftigkeit zunächst auf Artikel 1 Nr. 3 des Regierungsentwurfs (§ 3e SeeAufgG) bezogen. Die Bundesregierung hatte zu dieser Vorschrift in ihrer Amtlichen Begründung die Ansicht vertreten, dass ein Ersatzanspruch bereits nach allgemeinem deutschen Staatshaftungsrecht gegeben sei. Sie hat die Stellungnahme des Bundesrates zum Anlass genommen, ihren Vorschlag noch einmal zu überprüfen. Dabei sind Fragen aufgetreten, die zunächst einer nochmaligen vertieften Behandlung bedürfen. Die Bundesregierung hält daher nicht mehr an ihrem Entwurf zu Artikel 1 Nr. 3 fest und schlägt vor, diesen Vorschlag in ihrem Gesetzentwurf ersatzlos zu streichen.

Der Regierungsentwurf enthält zu § 2 Abs. 1 Satz 2 SeeAufgG, dessen Einführung mit Gesetz vom 24. Mai 1965 (BGBl. II S. 833) nicht der Zustimmung des Bundesrates bedurfte, keine Änderung, die der Zustimmung des Bundesrates bedarf. Dieser Satz 2, wonach bestimmte Anerkennungen und Überwachungen dem Bund obliegen, kann im Hinblick auf die Zuständigkeiten der Länder nicht mit Wirkung für die dieser Zuständigkeit unterliegenden Einrichtungen der Länder gelten. Der Wortlaut des Regierungsentwurfs bringt dies lediglich klarer als bisher zum Ausdruck. Die Bundesregierung schlägt vor, diese Klarstellung im Sinne des Bundesrates zusätzlich dadurch zu präzisieren, dass in ihrem Entwurf die Wörter „als die der Länder“ durch die Wörter „als die dem Recht der Länder unterliegenden“ ersetzt werden.

Auch in den vorgeschlagenen Absätzen 3 bis 7 des § 2 SeeAufgG ist keine Regelung enthalten, die der Zustimmung des Bundesrates bedarf. Die Absätze 3 bis 5 präzisieren lediglich die in § 2 Abs. 2 Satz 1 SeeAufgG bereits enthaltene Aufgabenzuweisung an den Bund im ausschließlichen Bereich der Vorsorge für die Verkehrssicherheit der Schifffahrt. Dies wird insbesondere dadurch deutlich, dass ausdrücklich in Absatz 3 auf diesen Absatz 2 Satz 1 und in den Absätzen 4 und 5 wiederum auf Absatz 3 verwiesen wird. Die Absätze 6 und 7 verweisen ebenfalls auf Absatz 3 und geben auch sonst vom Wortlaut her zu erkennen, dass es sich hier ausschließlich um die in der Zuständigkeit des Bundes liegenden Schiffssicherheitsaufgaben und nicht um das Seefahrtbildungswesen handelt. Auch bezieht sich die vorgeschlagene Verordnungsermächtigung des § 2 Abs. 6 SeeAufgG auf einen Aufgabenbereich, der nicht von den Ländern, sondern ausschließlich vom Bund ausgeführt wird.

Schließlich begründet auch die Bezugnahme in Artikel 2 (§ 1 Abs. 3 Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz) auf das Aufsuchen, Benutzen und Verlassen der zugehörigen Lade-, Lösch-, Liege- und Werftplätze durch die Seeschiffe kein Erfordernis der Zustimmung des Bundesrates. Hier wird lediglich für die Zwecke des Gesetzes der Begriff der „gesamten Seefahrt“, wie er grundsätzlich auch durch Artikel 74 Abs. 1 Nr. 21 GG und Artikel 89 Abs. 2 Satz 2 GG mit dem Begriff der „Seeschifffahrt“ vorgegeben ist, präzisierend klargestellt. Dabei geht es in dem gesamten Artikel 2 – wie schon im bisherigen Seeunfalluntersuchungsgesetz – ausschließlich um Verfahren von Behörden der Bundesverwaltung; insbesondere betrifft der Entwurf des § 1 Abs. 3 SUG weder die Behördeneinrichtung noch das Verwaltungsverfahren der Länder. Im Übrigen hat der Regierungsvorschlag keinesfalls zum Ziel, über den bisherigen Umfang der Bundeszuständigkeiten hinauszugehen, da die Behörden des Bundes nicht die erforderlichen fachlichen Voraussetzungen aufbieten könnten, um ihre Tätigkeit über die schon bisher zur Seefahrt zu rechnenden Vorkommnisse in den Häfen hinaus auch auf Materien in der hafenbezogenen Zuständigkeit der Küstenländer zu erstrecken. Die bisherige Regelung des § 1 Abs. 1 Nr. 2 SeeUG, die keiner Zustimmung des Bundesrates bedurfte, erfasst auch Unfälle von Seeschiffen „in den an den Seeschifffahrtstraßen gelegenen Häfen“. Die Bundesregierung schlägt vor, zur Klarstellung im Sinne des Bundesrates in § 1 Abs. 3 des Entwurfs des SUG gleich lautend nach dem Wort „Werftplätze“ die Wörter „in den an den Seeschifffahrtstraßen gelegenen Häfen“ anzufügen.

Zu Nummer 2

Die Bundesregierung stimmt der Empfehlung des Bundesrates, in Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe b (zu § 2 SeeAufgG) die Absätze 3 bis 5 zu streichen und die Absätze 6 und 7 entsprechend zu ändern, nicht zu.

Absatz 3 konkretisiert die in § 2 Abs. 2 Satz 1 SeeAufgG seit Jahrzehnten unproblematisch als Aufgabe des Bundes zugewiesene „Überprüfung der Bewerber um Bordstellungen als Kapitän oder Besatzungsmitglied“. Diese Konkretisierung ist vom 2. Februar 2002 an (Zeitpunkt der erstmaligen vollen Anwendung des STCW-Übereinkommens) u. a. notwendig, um die dem Bund nach § 1 Nr. 6 SeeAufgG obliegende Aufgabe der Festsetzung und Überwachung der für die Verkehrssicherheit der Schiffe erforderlichen Mindestbesatzung sowie der Eignung und Befähigung des Kapitäns und der Besatzungsmitglieder wahrnehmen zu können. Von diesem Zeitpunkt an ist es den Bundesbehörden nach dem STCW-Übereinkommen der IMO und nach der EG-Richtlinie 98/35/EG (jetzt 2001/25/EG) aus Rechtsgründen der internationalen Schiffssicherheit versagt, hinsichtlich der dem weltweit einheitlichen STCW-Berufsbild unterliegenden Bewerber um Bordstellen auf die fachliche Überprüfung in der Weise zu „verzichten“, wie dies für die übrigen Seeleute nach § 2 Abs. 2 Satz 2 SeeAufgG bis auf weiteres möglich bleibt. Keine der insofern mit den Ländern vor 1995 geschlossenen Verwaltungsvereinbarungen kann so interpretiert werden, als enthalte sie für Seeleute, die voll unter das STCW-Berufsbild fallen, in Verletzung der internationalen Rechtsverpflichtungen einen solchen Verzicht. Eine derartige Interpretation darf von deutschen Behörden auch nicht

andeutungsweise in Erwägung gezogen werden, da sonst für die deutschen Seeleute die ungehinderte Ausübung ihres Berufes in internationalen und ausländischen Gewässern und Häfen wegen des damit verbundenen Rechtsverstoßes drastisch gefährdet würde. In der Amtlichen Begründung ist die Fülle der internationalen Kontrollen aufgezählt, denen deutsche Seeleute in dieser Hinsicht unterliegen.

Die Absätze 3 bis 5 sind keineswegs – wie der Bundesrat meint – „überflüssig und im Sinne der Deregulierung kontraproduktiv“. Ohne die darin von der Bundesregierung vorgeschlagene Konkretisierung fehlten der Bundesverwaltung für die genannte, ihr international und national aufgegebene Überprüfung im Sinne des Absatzes 2, die letztlich über den Zugang der betroffenen Bundesbürger zu dem von ihnen gewählten Seeleuteberuf entscheidet, die nach Bundesrecht (und insbesondere nach den strengen Anforderungen des Artikels 12 Abs. 1 GG/Berufsfreiheit) unerlässlichen rechtlichen Grundlagen. Denn § 2 SeeAufgG enthielte ohne die Absätze 3 bis 5 keinerlei Aussagen darüber,

- auf welche Art von Überprüfung sich der Bewerber einstellen muss (Absatz 3),
- unter welchen Voraussetzungen bei dieser Überprüfung die vom Bund hinsichtlich der subjektiven Zulassungsmerkmale „Ausbildung und Befähigung nach dem STCW-Übereinkommen“ für die Erteilung, Verlängerung oder Anerkennung von Befähigungszeugnissen zu stellenden Anforderungen „im Sinne von Absatz 3“ als erfüllt angesehen werden (Absatz 4) und
- unter welchen Voraussetzungen bei der Überprüfung die vom Bund hinsichtlich der besonderen subjektiven Zulassungskriterien zu „Sicherheit und Gesundheitsschutz auf Schiffen“ sowie „Befähigungsnormen für bestimmte Lehrgänge“ für die Anerkennung von Lehrgängen zu stellenden Anforderungen „im Sinne der Feststellung nach Absatz 3“ als erfüllt angesehen werden (Absatz 5).

Eine solche ab Februar 2002 erforderlich werdende konkretisierende erschöpfende Auflistung ist im geltenden deutschen Recht bisher nicht vorhanden und auch in der Schiffsoffizier-Ausbildungsverordnung nirgends zu finden. Vor allem enthält diese Verordnung keine Hinweise auf so wichtige STCW-Vorschriften wie die Regeln I/6, I/8 und I/12. Die Streichung der Absätze 3 bis 5 hätte daher zur Folge, dass der Bund ab Februar 2002 wegen Fehlens elementarer rechtlicher Verfahrensvoraussetzungen keine deutschen Absolventen einer Seefahrtschule mehr zur internationalen Seefahrt zulassen könnte. Darüber hinaus wäre damit zu rechnen, dass sich Deutschland wegen nicht vollständiger Umsetzung der Richtlinie 2001/25/EG vor dem Europäischen Gerichtshof verantworten müsste. Auch könnten im Ausland Nachteile für deutsche Seeleute entstehen, wenn den ausländischen Verwaltungen nicht auf einen Blick erkennbar wäre, dass die deutschen Seeleute-Patente in allen Einzelheiten vollständig auf die vielfältigen Anforderungen des STCW-Übereinkommens ausgerichtet sind. Der vom Bundesrat befürchtete ständige Anpassungsbedarf entfällt schon deshalb, weil die Absätze 4 und 5 gleitende Verweisungen auf das internationale Recht in seiner „jeweils geltenden Fassung“ enthalten und dieses internationale Recht zu einer unmittelbaren Anwendung geeignet ist.

Der Bewerber muss nach § 2 Abs. 4 entgegen der Ansicht des Bundesrates nicht nachweisen, dass sich die Ausbildungsstätte an die geltenden Vorschriften der Anlage zum STCW-Übereinkommen hält. Die Bundesregierung geht wie der Bundesrat davon aus, dass eine solche Übereinstimmung durch staatliche Regelungen sichergestellt werden muss. Das ist geschehen. In der Amtlichen Begründung wird hierzu auf „die Verpflichtung nach Artikel 2 Abs. 1 in Verbindung mit (u. a.) Artikel 5 und 7 der geänderten Richtlinie 94/58/EG“ verwiesen, „für Seeleute im STCW-Rahmen eine Mindestausbildung sicherzustellen, die die Anforderungen des STCW-Übereinkommens, so wie sie in Anhang I dieser Richtlinie wiedergegeben sind, erfüllt“ und von den Küstenländern dementsprechend (auch in Bezug auf die unterschiedlichen international geforderten Befähigungsbewertungen) in eigener Zuständigkeit attestiert wird. Der Bund hat keinen Zweifel, dass sich die Länder an diese unmittelbare Verpflichtung aus der EG-Richtlinie halten und in den Nachweisen, die sie den einzelnen Ausbildungsabsolventen je nach deren spezifischer, im Sinne der Absätze 4 und 5 international relevanter Qualifikation aushändigen, in einer von ihnen gewählten geeigneten Form den Bezug auf die internationalen Anforderungen – gerade auch in dem vom Bundesrat genannten Interesse der Bürgerfreundlichkeit – zum Ausdruck bringen.

Bei der vom Bundesrat erwähnten „Erstellung des Berichts gegenüber der IMO nach Regel I/8 STCW“ geht es um Absatz 3 der Regel I/8 der Anlage zum STCW-Übereinkommen. Er besagt: „Die Informationen über die in Absatz 2 vorgeschriebene Beurteilung werden dem Generalsekretär übermittelt“. Da dieser Satz keine rechtliche Umsetzung erfordert, sagt der Gesetzentwurf nichts dazu aus. Verwaltungsvereinbarungen zwischen Bund und Küstenländern über die Erstellung des Berichts werden hierdurch nicht ausgeschlossen. – Soweit der Bundesrat schließlich auf das Erfordernis von Verwaltungsvereinbarungen zwischen dem Bund und den Küstenländern hinsichtlich der Ausbildung für die Nicht-STCW-Befähigungsnachweise aufmerksam macht, stimmt die Bundesregierung mit ihm darin überein, dass diese Materie wie bisher dem Anwendungsbereich des § 2 Abs. 2 Satz 2 SeeAufgG zugehört. Die hierzu mit allen Küstenländern geschlossenen Vereinbarungen werden von dem Gesetzentwurf nicht berührt.

Zu Nummer 3

Die Bundesregierung hat die Bitte des Bundesrates zum Anlass genommen, ihre Vorschläge zu Artikel 1 Nr. 10 (§ 15 Abs. 1 Nr. 1 SeeAufgG) und Artikel 2 (§ 34 Abs. 1 Nr. 4 SUG) im Hinblick auf das Bestimmtheitsgebot des Artikels 103 Abs. 2 GG zu überprüfen.

Soweit im Entwurf des § 15 Abs. 1 Nr. 1 SeeAufgG auf die in § 8 Abs. 2 SeeAufgG enthaltenen Pflichten zur Erteilung von Auskünften und zur Vorlage von Unterlagen Bezug genommen wird, muss im Hinblick auf den bußgeldrechtlichen Bestimmtheitsgrundsatz im Gesetz angegeben werden, wann der Betroffene zu handeln hat. Insofern hat die Bundesregierung in Artikel 1 Nr. 6 des Gesetzentwurfs zu § 8 Abs. 2 SeeAufgG vorgeschlagen, den Zeitpunkt des geforderten Handelns durch Einfügung der Wörter „auf Verlangen“ zu konkretisieren. In diesem Zusatz kommt nach allgemeiner Anschauung zum Ausdruck, dass der Betroffene die ihm ob-

liegende Handlung innerhalb der hierfür von der Behörde im Einzelfall gesetzten Frist oder – mangels Fristbestimmung – unverzüglich vorzunehmen hat. Dagegen handelt es sich bei den in § 8 Abs. 2 SeeAufgG genannten Pflichten zur Gestattung von Maßnahmen und zur Bereitstellung von Arbeitskräften oder Hilfsmitteln um Dauerpflichten, bei denen die normative Angabe eines Handlungszeitpunkts nicht geboten ist. Die Bundesregierung schlägt hierfür daher im Sinne der Stellungnahme des Bundesrates vor, in Artikel 1 Nr. 10 ihres Entwurfs zu § 15 Abs. 1 Nr. 1 SeeAufgG nach den Wörtern „ein Hilfsmittel nicht“ die Wörter „oder nicht rechtzeitig“ ersatzlos zu streichen.

Soweit im Entwurf des § 34 Abs. 1 Nr. 4 SUG auf die im Entwurf des § 28 Abs. 1 SUG enthaltenen Pflichten zur Auskunftserteilung und zur Herausgabe von Unterlagen und Gegenständen Bezug genommen wird, muss auch hier im Hinblick auf den bußgeldrechtlichen Bestimmtheitsgrundsatz im Gesetz angegeben werden, wann der Betroffene zu handeln hat. Diese entsprechenden Angaben sind im Entwurf des § 28 SUG in den Sätzen 1 und 2 jeweils durch die Wörter „auf Verlangen“ zum Ausdruck gebracht worden. Insoweit wird auf die obigen Ausführungen zu § 15 SeeAufgG verwiesen.

Zu Nummer 4 Buchstabe a

Die Bundesregierung sieht sich nicht in der Lage, der Aufforderung des Bundesrates zur Änderung ihres Gesetzentwurfs im Hinblick auf eine Antragsberechtigung nachzukommen. Der Bundesrat hat grundsätzlich das Vorhaben der Bundesregierung begrüßt, eine „unabhängige“ Untersuchungsbehörde „in Anlehnung an das Verfahren zur Flugunfalluntersuchung“ einzurichten. Nach § 4 Abs. 2, 3 und 5 FlUUG ist es Stellen der Bundesverwaltung kategorisch verwehrt, der Bundesstelle Weisungen zu erteilen. Die Bundesstelle „darf gleichwohl erteilte Weisungen nicht befolgen.“ Zur Weisungsfreiheit gehört nach Artikel 2 § 11 Abs. 3 des Entwurfs die Unabhängigkeit der Entscheidung über die Führung der Untersuchung. Die Weisungsfreiheit ist auch im Seebereich ein unverzichtbares Kernelement der Funktion der Bundesstelle bei der Erarbeitung geeigneter Sicherheitsempfehlungen zur künftigen Vermeidung von Unfällen im Allgemeininteresse. Um insofern möglichen Missverständnissen vorzubeugen, schlägt die Bundesregierung vor, in § 12 Abs. 3 ihres Entwurfs des SUG das Wort „Unfalluntersuchung“ durch das Wort „Untersuchung“ zu ersetzen, so dass die Weisungsfreiheit der Bundesstelle zweifelsfrei auch die Untersuchung von anderen Vorkommnissen als Unfällen mitumfasst.

Eröffnete man einzelnen Personen oder Stellen ein Recht zur Erzwingung von Untersuchungen, so könnte dadurch die Tätigkeit der Bundesstelle angesichts deren begrenzter personeller Ressourcen unter Umständen zum Schaden der Untersuchungsaufgaben gezielt blockiert und von aktuell vordringlichen Aufgaben abgehalten werden. Ließe sich die Bundesstelle ihre auf Antrag vorgenommenen Untersuchungen durch Kostenerstattung abgelten, so wäre eine nicht hinnehmbare Gefahr „kommerzieller“ Abhängigkeit von bestimmten Auftraggebern vorgezeichnet.

Hinzu kommt, dass der Bundesrat die Antragsberechtigung bei Berechtigten sehen will, die als solche im Verfahren der Bundesstelle gar nicht in Betracht gezogen werden können. Die Seeämter haben – wie der bisherige § 17 SeeUG über den Spruch (übernommen durch § 30 SUG) zeigt – heute wie in Zukunft nicht die Aufgabe, über die Anlastung von individuellen Fehlern im Normvollzug hinaus Unfälle auf die Bewertung der Möglichkeiten zur Verbesserung der künftigen Unfallvorbeugung – unter Umständen durch Normänderung – hin zu analysieren, zumal da sich fehleranlastender Normvollzug und sicherheitsorientierte Normkritik gegenseitig ausschließen. Es ist daher kein Grund ersichtlich, warum in Bezug auf die Eröffnung einer solchen Analyse ihr Urteil dem der Bundesstelle, deren Tätigkeit gerade auf die Unfallvorbeugung ausgerichtet ist, übergeordnet werden sollte.

Was die Antragsberechtigung „eines am Seeunfall oder einem anderen Vorkommnis Beteiligten“ anbelangt, so müsste die Bundesstelle in die Lage versetzt werden können, ohne aufwendige Vorprüfungen zuverlässig zu entscheiden, ob eine antragstellende Person oder Stelle diesem Berechtigtenkreis zugehört. Dem stehen jedoch unüberwindbare Schwierigkeiten entgegen. Der vom Bundesrat genannte Begriff des Unfallbeteiligten ist weder in Abschnitt 3 des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes über die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung noch im Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz noch im IMO-Code für die Seeunfalluntersuchung enthalten – ausgenommen in der Regelung des § 18 Abs. 2 FlUUG, wonach die „Anonymität der an dem Unfall beteiligten Personen“ zu wahren ist (was bei einem förmlichen Antragsrecht nicht möglich wäre). Der Bundesrat hat keinerlei Kriterien dafür angegeben, was der Begriff hier meinen soll. Aus dem Recht der Länder über ihre eigenen Unfalluntersuchungsverfahren ergeben sich keine Anhaltspunkte, da die Länder das, was sie vom Bund hier fordern, in ihren eigenen Verfahren ablehnen. Denkbar wären drei Alternativen:

– Alternative 1: Beteiligte am Seeunfall oder einem anderen Vorkommnis sind die Handelnden und die Unfallopfer, – nach der Tankerhavarie der „Baltic Carrier“ am 29. März 2001 also jedenfalls die (ausländischen) Kapitäne der beiden Schiffe sowie die von Meeresumweltverschmutzung konkret betroffenen Personen und Körperschaften an der Küste in Dänemark. Möglicherweise könnten auch die Wachhabenden an Bord, die (ausländischen) Ladungsberechtigten und/oder (ausländische) Versicherungsgesellschaften dazu gehören. Es ist nicht ersichtlich, wie hier sinnvoll ein „Antragsrecht“ gegenüber der Bundesstelle institutionalisiert werden kann.

– Alternative 2: Beteiligte am Seeunfall oder einem anderen Vorkommnis im Sinne des Verfahrens der Bundesstelle sind diejenigen, zu deren Schutz die Bundesstelle nach dem Unfall tätig wird, – nach der Tankerhavarie der „Baltic Carrier“ also zunächst einmal diejenigen Einwohner entlang der Küste von Mecklenburg-Vorpommern, deren künftigem Schutz die Ergebnisse der Untersuchungstätigkeit vor allem zugute kommen sollen, bei gemeinsamer Untersuchung mit Dänemark auch die Einwohner an der dänischen Küste. In keinem Bundesland gibt es Kriterien, um hier zur Definition eines Antragsrechts bestimmter Einzelner zu gelangen.

– Alternative 3: Beteiligte am Seeunfall oder einem anderen Vorkommnis sind diejenigen, die im Seeamtsverfahren als solche gelten. Das Seeamtsverfahren kennt jedoch keinen

Begriff des Unfallbeteiligten. Doch gibt es nur die nach Kriterien der juristischen Fehlerzuweisung (unter Umständen erst nach monatelangen Ermittlungen bezeichenbaren) „Beteiligten am Verfahren“ im Sinne der §§ 9 ff. VwVfG über das Verwaltungsverfahren, die in der Praxis unter Umständen nur einen Bruchteil der Unfallbeteiligten ausmachen. Es verbietet sich von selbst, diesen juristischen Begriff zum Angelpunkt der Einleitung einer ausschließlich im Sicherheitsinteresse der Allgemeinheit vorgenommenen „unjuristischen“ gutachterlichen Untersuchungstätigkeit zu machen. Die Bundesstelle kann auch nicht als eine Verwaltungsinstanz in Betracht kommen, die jedem, der mit einem Seeamtsspruch als „Beteiligter“ unzufrieden ist, zur Verfolgung seiner privaten Interessen zusätzliche erzwingbare Überprüfungen des Spruchs eröffnet.

Zu Nummer 4 Buchstabe b

Die Bundesstelle kann nach pflichtgemäßem Ermessen auf Grund von § 12 Abs. 4 Satz 2 des Entwurfs des SUG geeignete private Personen als Beauftragte für Unfalluntersuchung heranziehen, die als ihre Hilfsorgane arbeiten. Der jeweilige Untersuchungsführer kann ferner nach § 15 Abs. 1 SUG in Verbindung mit § 14 Abs. 4 FlUUG Sachverständige und Helfer als Verwaltungshelfer hinzuziehen, wobei der Umfang ihrer Mitwirkung von ihm bestimmt wird. Das geht in Einzelfällen weit über die Möglichkeiten der Heranziehung privaten Sachverstandes nach dem Seeamtsverfahren hinaus und erfasst auch die Sachverständigen mit revierspezifischen Kenntnissen. Die Bundesregierung ist daher der Auffassung, dass der Gesetzentwurf dem Anliegen des Bundesrates, die Heranziehung solcher Sachverständigen sicherzustellen, unter der Voraussetzung der auch vom Bundesrat begrüßten Unabhängigkeit der Bundesstelle im Rahmen des Möglichen entspricht. Um etwaigen Missverständnissen vorzubeugen, schlägt sie vor, im Sinne des Bundesrates in § 12 Abs. 4 Satz 2 des Entwurfs des SUG die Wörter „Beauftragte für Unfalluntersuchung“ durch das Wort „Untersuchungsbeauftragte“ zu ersetzen, damit klargestellt wird, dass die Möglichkeit dieser Beauftragung nicht auf Unfälle beschränkt ist, sondern auch die Untersuchung anderer Vorkommnisse betreffen kann.

Dagegen sähe sich die Bundesregierung nicht in der Lage, hierüber hinaus der Bundesstelle zwingende Vorgaben für die Heranziehung bestimmter Berufs- und Expertengruppen aufzuerlegen. Allgemein anerkannte Kriterien zur Konkretisierung des Begriffs eines „Sachverständigen mit revierspezifischen Kenntnissen“ und zum Nachweis einer solchen Qualifikation stehen nirgends zur Verfügung. Die gesetzgeberischen Vorgaben müssten auch möglichen finanziellen Abgeltungs- und Haftpflichtaspekten Rechnung tragen; sie dürften – nicht zuletzt unter dem Vorzeichen privater Berufsinteressen – Präzedenzwirkungen auslösen, die sich letztlich auf jede Kategorie von Sachverstand erstrecken könnten. Eine solche Festlegung wäre mit der im öffentlichen Interesse unverzichtbaren kategorischen Unabhängigkeit der Bundesstelle nicht vereinbar.

Zu Nummer 4 Buchstabe c

Die Bundesregierung sieht sich auch nicht in der Lage, der Aufforderung des Bundesrates nachzukommen, den Abschlussbericht der Bundesstelle, deren Einrichtung der Bundesrat grundsätzlich begrüßt, zum Gegenstand eines öffentlichen Seeamtsverfahrens zu machen. Die Frage der Öffentlichkeit der amtlichen Seeunfalluntersuchung hat zuletzt in der öffentlichen Diskussion einen breiten Raum eingenommen. Die Bundesregierung hat daher großen Wert darauf gelegt, dass in ihrem Gesetzentwurf von den Verfahren des heute geltenden Rechts des Bundes und der Länder nicht abgewichen wird, so dass sich der Bundesgesetzgeber jetzt insofern nicht vor neue Entscheidungen gestellt sieht.

Ausgangspunkt des vorgefundenen Verfahrensrechts in Bund und Ländern ist der Grundsatz des § 68 Abs. 1 Satz 1 VwVfG, wonach in der Verwaltung – im Gegensatz zu den Verfahren der Gerichte – selbst bei förmlichen Verfahren, in denen es um subjektive Rechtspositionen Einzelner geht und der Gesetzgeber eine vor Gericht nachprüfbare Entscheidung nach mündlicher Verhandlung vorgeschrieben hat, diese mündliche Verhandlung nicht öffentlich ist. Das ist von den Verfahrensgesetzen der Länder so übernommen worden. Diesem Grundsatz der Nichtöffentlichkeit der Verwaltung liegt die Feststellung zugrunde, dass den Interessen der Verfahrensbeteiligten am Schutz ihrer persönlichen Sphäre und ihrer Unbefangenheit sowie den Interessen an der Wahrung der Objektivität der entscheidenden Amtsträger (hierzu Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 17. Juli 1974, BVerwGE 45 S. 353) der Vorrang gegeben werden muss gegenüber dem Informationsbedürfnis der Allgemeinheit.

Dieser Grundsatz gilt umso mehr für die gutachterlichen internen Verfahren der Unfalluntersuchung im ausschließlich öffentlichen Interesse. Der Bundesgesetzgeber hat derartige Verfahren im Verkehrsbereich in ständiger Praxis nichtöffentlich gestaltet. So sieht § 3 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2394) für die Untersuchung von Eisenbahnunfällen im Bereich der Bundeszuständigkeit nicht eine öffentliche Verhandlung vor. Auch für die Untersuchung von Unfällen im Bereich des Luftverkehrs hat der Bundesgesetzgeber in dem einstimmig beschlossenen Flugunfalluntersuchungsgesetz vom 26. August 1998 – in Bestätigung einer bereits seit Jahrzehnten geübten Praxis – keine öffentliche Verhandlung vorgesehen. Vor allem aber darf nicht übergangen werden, dass der Bundesgesetzgeber für die Unfalluntersuchung nach dem internationalen Standard im Seeverkehr – also genau für die der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung nach dem SUG obliegende Aufgabe – in Artikel 3 des Ausführungsgesetzes vom 6. Juni 1995 zum UN-Seerechtsübereinkommen (BGBl. I S. 778) einstimmig ein Verfahren beschlossen hat, das keine öffentliche Verhandlung vorsieht. Nur so kann der Bundesstelle überhaupt eine Teilnahme an internationalen Untersuchungen mit anderen Staaten ermöglicht werden. Der Bundesrat hat dieser gesetzlichen Verfahrensregelung als einem rechtsstaatlichen Verfahren zugestimmt.

Vor diesem Hintergrund stellt sich die Aufforderung des Bundesrates an die Bundesregierung, den Abschlussbericht der – nicht normvollziehenden – Bundesstelle zum Gegenstand eines öffentlichen Anschlussverfahrens zu machen, als eine tiefgreifende Abkehr von bisher durch Bund und Länder praktizierten und bewährten Grundsätzen zur Frage der Verfahrensöffentlichkeit in der Verwaltung dar. Dabei

gibt es keine Anzeichen, dass die Länder das Recht ihrer eigenen amtlichen Unfalluntersuchungen – sei es im Verkehrsbereich z. B. nach Unfällen von Schienen-, Schwebe-, Berg- oder Seilbahnen, sei es nach Unfällen bei öffentlichen Veranstaltungen, sei es nach Einstürzen von Gebäuden oder der Freisetzung gefährlicher Stoffe – in Zukunft so umgestalten wollen, dass die Untersuchungsergebnisse vor der Verwertbarkeit regelmäßig zum Gegenstand einer öffentlichen Verhandlung zu machen sind. Die Bundesregierung vermag auch insofern der Forderung der Länder nicht näher zu treten.

Die Aufforderung des Bundesrates, den Abschlussbericht der Bundesstelle vor seiner Verwertbarkeit einem zusätzlichen Seeamtsverfahren zu unterwerfen, verstieße zudem gegen den internationalen verbindlichen Standard des IMO-Codes und der EG-Richtlinie 1999/35/EG. Dort wird den Mitgliedstaaten in Artikel 12 Abs. 4 ausdrücklich aufgegeben, die Untersuchung „so effizient und zeitsparend wie möglich gemäß den Bestimmungen des Codes“ abzuschließen. Nach Artikel 12 Abs. 5 der Richtlinie haben die Mitgliedstaaten zu gewährleisten, dass die nach dem IMO-Code erstellten Untersuchungsberichte – also die Berichte der Bundesstelle – „gemäß Punkt 12.3 des Codes veröffentlicht“ werden. Nach diesem Abschnitt des Codes liegt der Veröffentlichung allein der Grundgedanke der Verbesserung der Sicherheit auf See und des Meeresumweltschutzes zugrunde, so dass „Berichte oder die einschlägigen Teile von Berichten über die Umstände und Ursachen eines Unfalls so rasch wie möglich fertiggestellt und der Öffentlichkeit sowie der Schifffahrt zugänglich gemacht werden.“ Eine länger andauernde Zurückhaltung des Abschlussberichts der Bundesstelle zum Zwecke der Durchführung eines Seeamtsverfahrens, das dem Vollzug deutscher Normen gewidmet ist, wäre hiernach unzulässig, würde u. U. einen Rechtsgrund für ein Vertragsverstoßverfahren gegen die Bundesrepublik darstellen und könnte ausländische Staaten von gemeinsamen Untersuchungen mit Deutschland abhalten.

Es gibt im Sinne dieses internationalen Standards eindeutige Hinweise darauf, dass die amtliche Aus- und Verwertung von Erkenntnissen über den Hergang der Seeunfälle und über die daraus abzuleitenden Maßnahmen ohne vorherige öffentliche Verhandlung den Schutzbelangen der Öffentlichkeit voll und ganz entspricht. So sind z. B. im Falle der Tankerhavarie der „Baltic Carrier“ am 29. März 2001 nahezu alle Stimmen in der öffentlichen Diskussion und ganz besonders auch von hoher amtlicher Seite der Küstenländer darin einig, dass in den kürzestmöglichen Fristen alle geeigneten Maßnahmen getroffen oder zumindest – insbesondere international – eingeleitet werden sollten, damit künftigen Vorfällen dieser Art wirksam vorgebeugt wird. Dieses öffentliche Interesse wird offensichtlich von Millionen Bundesbürgern geteilt. Die vom Bundesrat in dieser Situation erhobene Forderung, die Ergebnisse der Bundesstelle vorab zum Gegenstand eines – unter Umständen Jahre dauernden – Seeamtsverfahrens zu machen, bei dem es zunächst darum gehen müsste, im Privatinteresse von einigen wenigen haftungsrechtlich betroffenen Personen die ausländischen Eigentümer, Besatzungen und Flaggenstaaten zu einer Unterwerfung unter das (im Ausland als so genannte „blame culture“ abgelehnte) fehleranlastende deutsche Seeamtsverfahren nach deutschem Recht und unter deutschem Vorsitz zu veranlassen und zu einer öffentlichen Verhandlung u. U. an einem Ort im Gebiet eines beteiligten Flaggenstaates zu bewegen, ist mit den berechtigten Vorstellungen dieser engagierten Öffentlichkeit an den deutschen Küsten, die von den Bundesbehörden entschlossenes Handeln ohne Zeitverzug erwartet, nicht in Einklang zu bringen. Geht es bei der Frage des Meeresschutzes an den Küsten noch um eine regionale Angelegenheit, so könnte bei einem größeren Seeunfall mit Todesfolge, der umgehende Maßnahmen der Unfallvorbeugung zum Schutze der deutschen Seeleute oder der (Hundert)Tausende von jährlich als Passagiere beförderten Mitbürger aus allen Bundesländern erfordert, eine dem juristischen Privatinteresse weniger Einzelner dienende Einführung unabsehbarer Verzögerungsfaktoren nicht verantwortet werden.

Der Bundesrat ist bei seiner Forderung nicht auf die sehr ausführliche Darstellung der Bundesregierung in der Amtlichen Begründung (zu Artikel 2 Nr. 1d) eingegangen, wonach die Frage, ob der von der Bundesstelle ermittelte Befund vor Abschluss zunächst noch in eine öffentliche Verhandlung überführt werden sollte, „entschieden zu verneinen“ ist. In dieser Begründung, die hier bekräftigt wird, ist auch auf die im Verhältnis zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern im deutschen Rechtskreis einzigartige und so im Ausland nicht bekannte Funktion des Verfahrens hingewiesen worden, nach dem die Seeämter untersuchen. Hintergrund ist § 607 Abs. 2 HGB, wonach der Reeder bei einem Seeunfall von seiner Haftung gegenüber dem Befrachter freikommt, wenn er ein „nautisches“ Verschulden seines eigenen Personals nachweist. In § 3 Abs. 2 SeeUG ist vorgeschrieben, dass das Seeamt bei jeder Unfalluntersuchung anhand der bestehenden Normen (Normvollzug) zu prüfen hat, ob sich jemand fehlerhaft verhalten hat und ob ihm deshalb ein deutsches Befähigungszeugnis entzogen oder eingeschränkt werden muss. Wie einseitig sich dies auf die bisherige Praxis der Seeämter auswirkt, zeigt die Tatsache, dass sich in nahezu 90 % aller Untersuchungen Inhaber nautischer Befähigungszeugnisse als Beteiligte unter dem Verdacht fehlerhaften Verhaltens zu verantworten hatten, während dies bei Inhabern technischer Patente/Schiffsingenieuren nur in 3 % der Verfahren (also im Durchschnitt knapp 1 Person pro Jahr) und bei Reedern bzw. Schiffseigentümern nur in rund 5 % (im Durchschnitt weniger als 2 Personen pro Jahr) der Fall gewesen ist. Der für die Unfallvorbeugung im öffentlichen Interesse überragend wichtige Pflichtenkreis des – als Gegenstand einer öffentlichen Verhandlung prinzipiell ungeeigneten – betriebsinternen Sicherheitsmanagements (§ 3 SchSG; § 2 SchSV; ISM-Code nach dem SOLAS-Übereinkommen usw.) findet heute in den Seeamtssprüchen nur relativ geringe Bedeutung. Die Seeämter führen gegebenenfalls mit der Feststellung fehlerhaften Verhaltens von Kapitänen und nautischen Schiffsoffizieren nicht nur Vorbereitungen zu Haftungsbefreiungen von Reedern herbei, ohne dass diese für Kosten aufkommen müssen, sondern erarbeiten zugleich – auch wenn dies für die Verbesserung der öffentlichen Verkehrssicherheit ohne Belang ist – spezifisch personenbezogenes Material, auf dessen Grundlage das betroffene Schifffahrtspersonal anschließend unter Umständen seinen Arbeitsplatz verliert und gegebenenfalls Regressansprüchen ausgesetzt ist. In dieser Situation kann die Frage der öffentlichen Verhandlung zu einem Schlüsselelement privater Interessen werden, da den betroffenen Seeleuten durch das

Gebot der Öffentlichkeit die Möglichkeit abgeschnitten wird, gegenüber dem Seeamt entscheidungserhebliche Aussagen über die Unfallursachen und den Unfallhergang in Abwesenheit ihres Dienstherrn vorzutragen.

Dem privaten Interesse hieran kommt es entgegen, wenn in der öffentlichen Diskussion die Forderung nach Öffentlichkeit der Seeunfalluntersuchung mit bestimmten Rechtsstaatsmaximen untermauert wird, die sämtlich dem Rechtskreis der Strafverfolgung vor den Strafgerichten entnommen, jedoch für das keinen Ahndungscharakter aufweisende Verwaltungsverfahren nicht heranziehbar sind. Auch Vorschriften wie der bisherige § 111 BRAGO, der inzwischen systematisch überholt ist, leisten dem hier verfehlten Denken in Strafgerichtskategorien Vorschub. Danach richten sich – abweichend von den gleich gelagerten Sachverhalten der verwaltungsbehördlichen Entziehung verkehrsrechtlicher Befähigungszeugnisse der anderen Verkehrsträger oder auch der Verklarungsverfahren vor den Binnenschifffahrtsgerichten – die Gebühren der Rechtsanwälte bei der Vertretung der Beteiligten in den seeamtlichen Untersuchungen nach dem Verfahren der Strafgerichte (§§ 83, 84 BRAGO; vor dem Bundesoberseeamt: Gebühren des Verteidigers im Berufungsverfahren, § 85 BRAGO). In einschlägigen nautischen Fachveranstaltungen wurde schon vor Jahren Kritik am „Ableiten“ der Unfalluntersuchung in ein Verfahren mit Strafprozesscharakter geübt, bei dem „sich die Beteiligten wie Beschuldigte in einem Strafverfahren fühlen und dementsprechend behandelt werden … In der Praxis werden die Ermittlungen (wie im Strafprozess) ausschließlich der Wasserschutzpolizei überlassen … Die Beteiligten stehen … oft unter einem erheblichen seelischen Druck, der dadurch weiter erhöht wird, dass sich im Verhandlungssaal Pressevertreter finden, aber auch Arbeitskollegen, Schüler des Beteiligten usw. …“ (Rechtsanwalt C. Brandi, Muss das Verfahren öffentlich sein?, in: 10 Jahre See-UG, hat es sich bewährt? Kompendium der Gesprächsrunde am 11. 9. 1996 des Deutschen Nautischen Vereins, Hamburg 1996 S. 17 ff.). Der Gesetzgeber könnte der Aufgabe, im Interesse von Millionen Bundesbürgern die Sicherheitsqualität auf See durch die Tätigkeit der Bundesstelle zu verbessern, nicht mit einem öffentlichen Verfahren gerecht werden, bei dem in dieser Weise subjektive Einflüsse aus der Sphäre weniger Einzelner dem objektiven Untersuchungsergebnis zum Nachteil der öffentlichen Sicherheitsbelange einen sachfremden Stempel aufzuprägen vermögen.

Die Bundesregierung hat in ihrer Amtlichen Begründung die Herkunft der öffentlichen Seeamtsverhandlung als Teil eines aus vorkonstitutionellen Zeiten überkommenen konfrontativ verstandenen Streitregulativs gewürdigt, dem sie nunmehr nach den Geboten des modernen Staates und der unerlässlichen internationalen Kooperation das Verfahren der Bundesstelle als Regulativ der am öffentlichen Sicherheitsinteresse ausgerichteten Produktion maritimer Sicherheitsqualität gegenüberzustellen hat. Dabei genießen die Betreiber, die Werft, die verantwortlichen Besatzungsmitglieder, die Schiffssicherheitsbehörden und der Deutsche Wetterdienst nach § 15 Abs. 1 des SUG-Entwurfs in Verbindung mit § 17 FlUUG Rechte auf Anhörung durch die Bundesstelle, die in Bezug auf die Wirkungen (z. T. Berücksichtigungspflicht) über die Rechte der Beteiligten im öffentlichen Seeamtsverfahren hinausgehen. Die Abschlussberichte der Bundesstelle sind für jedermann zugänglich und damit öffentlich. An dieser Verfahrensausrichtung hält die Bundesregierung nachdrücklich fest.

Die Bundesregierung sieht sich ferner nicht in der Lage, den Gesetzentwurf so zu ändern, dass die Möglichkeit des Widerspruchs gegen den Spruch des Seeamtes erhalten bleibt. Der künftigen Aufgabe der Seeämter, Entscheidungen über den Entzug oder die Einschränkung von Befähigungszeugnissen – und damit Verwaltungsakte von unter Umständen berufsentscheidender Bedeutung – zu treffen, entspricht nach dem Gesetzentwurf ein Rechtsweg, bei dem den Betroffenen im Gegensatz zum heutigen Seeamtsverfahren keine Gerichtsinstanz genommen wird. Dagegen weist die relativ sehr kleine Gesamtzahl der Widerspruchsbescheide des Bundesoberseeamts (1998: 1; 1999: 2; 2000: 2) darauf hin, dass dem Widerspruchsverfahren schon heute kaum noch praktische Bedeutung zukommt. Diese Gesamtzahl wird voraussichtlich in Zukunft bei der zu erwartenden Verringerung der Zahl der Seeamtsbescheide gegen Null tendieren. Die Bundesregierung schlägt mit § 33 Abs. 1 des Entwurfs des SUG eine Regelung vor, die wörtlich aus § 70 VwVfG übernommen ist und in Bund und Ländern problemlos praktiziert wird. Der Forderung des Bundesrates an den Bund, trotz dieser Voraussetzungen hier eine Bundesoberbehörde als Widerspruchsbehörde mit mehreren Juristen (für den Vorsitz) sowie einem Spruchkörper mit Ständigem Beisitzer vorzuhalten, stehen die Rechtsordnungen der Länder gegenüber, die ihrerseits Widerspruchsinstanzen in vergleichbaren Fällen für überflüssig halten.

In diesem Zusammenhang kann auch nicht mehr an der entsprechenden Regelung der Rechtsanwaltsgebühr in § 111 BRAGO festgehalten werden. Nach dem Wegfall der Widerspruchsinstanz ist die geltende Gebührenregelung für die anwaltliche Vertretung vor dem Bundesoberseeamt zu streichen. Da die Bundesregierung zudem die Orientierung des neu strukturierten Seeamtsverfahrens am Strafprozess, wie in der Amtlichen Begründung (z. B. zu § 23 SUG) und oben zu Nummer 4 Buchstabe c ausgeführt, für sachfremd hält, weil es nicht um Ahndung begangenen Unrechts, sondern um normvollziehende Unfallprävention geht, sollte die anwaltliche Tätigkeit im Seeamtsverfahren im Hinblick auf die gleich gelagerten Sachverhalte der Entziehung verkehrsrechtlicher Befähigungszeugnisse bei allen anderen Verkehrsträgern oder des Verklarungsverfahrens in Binnenschifffahrtssachen in Zukunft keine Sonderbehandlung mehr erfahren. Der allgemeine Gebührenrahmen des § 118 BRAGO wird insoweit wie in den genannten vergleichbaren Fällen für ausreichend erachtet. Auch für die Vertretung im Verfahren über einen Widerspruch gegen sonstige Verwaltungsakte des Seeamts (§ 33 Abs. 2 SUG) sollte der allgemeine Gebührenrahmen des § 118 BRAGO gelten. Deshalb schlägt die Bundesregierung vor, § 111 BRAGO insgesamt ersatzlos aufzuheben.

Zu Nummer 5 Buchstabe a

Die Bundesregierung unterscheidet zwischen Materien, die zur Bundesgesetzgebung gehören, und Materien, die mit den Bundesländern im Wege von Vereinbarungen geregelt werden. Die Untersuchung der Seeunfälle gehört schon bisher nach der Bundesgesetzgebung insofern zur Materie des Bundes, als sie nach § 1 Nr. 4a SeeAufgG dem Bund obliegt, ohne dass dies der Zustimmung des Bundesrates be-

darf. Aufgaben der Untersuchung von Seeunfällen können nach § 3 Abs. 2 SeeAufgG in dem Umfang, wie der Bund mit den Küstenländern Vereinbarungen über die Ausübung der schifffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben trifft, nach Maßgabe solcher Vereinbarungen von der Wasserschutzpolizei ausgeübt werden. Der Bundesgesetzgeber verfährt mit solchen Vereinbarungen in ständiger Praxis in der Weise, dass er sie, soweit eine Erwähnung angebracht erscheint, für unberührt erklärt. Dies ist auch im Regierungsentwurf des § 35 SUG so vorgesehen, gegen den der Bundesrat keine Bedenken hat.

Soweit der Bundesrat unter Nummer 5 auf derartige Vereinbarungen im Einzelnen Bezug nimmt, stellt sich für die Bundesregierung die Frage, ob dies als indirekter Antrag der Küstenländer an den Bund zu interpretieren ist, in Überlegungen über eine Neugestaltung der getroffenen Bund-Länder-Vereinbarungen über den schifffahrtspolizeilichen Vollzug einzutreten. Bevor die Bundesregierung dies prüft, stellt sie hier fest:

1. Der Bund hat mit keinem Land eine Vereinbarung abgeschlossen, die zum Inhalt hat, dass für die Wasserschutzpolizei „Aufgaben zur allumfassenden Ursachenermittlung bei Schiffsunfällen“ festgelegt werden.
2. Der Bund hat mit keinem Land eine Vereinbarung abgeschlossen, die Untersuchungen im Sinne des Abschnitts 3 des SUG-Entwurfs zum Gegenstand hat. Einem Abschluss einer solchen Vereinbarung stünde im Übrigen die Tatsache entgegen, dass für über 99 % der Meeresgewässer, die von der Zuständigkeit der Bundesstelle nach Abschnitt 3 erfasst sind, auf Grund des Polizeirechts der Küstenländer ein Einsatz der Wasserschutzpolizei von vorneherein nicht in Betracht kommt.
3. Der Bund hat über die Seeunfalluntersuchung mit keinem Land eine Vereinbarung abgeschlossen, deren Inhalt der Mitwirkung einer gesetzgebenden Körperschaft des Bundes bedarf.

Zu Nummer 5 Buchstabe b

Die Bundesregierung stimmt der Empfehlung des Bundesrates zu § 9 Abs. 2 SUG, dass der von ihr vorgeschlagene Satz 2 aus dem Entwurf entfernt wird, nicht zu. Es handelt sich hier um die für die Bundesstelle zentrale, aus Abschnitt 2 des IMO-Codes für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See übernommene Zielbestimmung, dass die Tätigkeit der Bundesstelle „weder der Ermittlung von Tatsachen zum Zwecke der Zurechnung von Fehlern, um Nachteile für Einzelne herbeizuführen, noch der Feststellung von Verschulden, Haftung oder Ansprüchen“ zu dienen bestimmt ist. Der IMO-Code enthält keine Bestimmung, dass einzelnen Personen regelwidriges Verhalten nachgewiesen werden muss. Er enthält auch keinerlei Hinweise darüber, dass neben der Zielsetzung der Unfallvermeidung zur Erhöhung der Sicherheit von Seeleuten, Passagieren und der Meeresumwelt Interessen der Inhaber von Haftungsansprüchen verfolgt werden sollen. Da der Bundesrat unter Nummer 5 Buchstabe a fordert, dass sich zwischen den Aufgaben der Bundesstelle einerseits und der Wasserschutzpolizeien andererseits keine „rechtliche noch tatsächliche“ Konkurrenzsituation ergibt, kann nicht gleichzeitig auf den zitierten Satz, der eine solche Konkurrenzsituation ausschließt, verzichtet werden. Dies haben insbesondere auch die Beratungen des Rechtsausschusses des Bundesrates ergeben, wo der Berichterstatter für seine Begründung, aus rechtlicher Sicht bestünden gegen den Entwurf des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes keine Bedenken, insbesondere ausdrücklich auf den von der Bundesregierung vorgeschlagenen § 9 Abs. 2 Satz 2 SUG Bezug genommen hat.

Soweit der Bundesrat mit seiner Empfehlung dagegen anstrebt, das in Abschnitt 2 des IMO-Codes zum Ausdruck gebrachte Ziel vollständiger in das Gesetz zu übernehmen, schlägt die Bundesregierung vor, der Empfehlung in der Weise zu folgen, dass aus diesem Code am Ende des § 9 Abs. 2 SUG der folgende neue Satz 3 angefügt wird: „Jedoch sollte sie nicht deshalb von der uneingeschränkten Darstellung der Ursachen abweichen, weil aus den Untersuchungsergebnissen Rückschlüsse auf ein schuldhaftes Verhalten oder auf eine haftungsrechtliche Verantwortlichkeit gezogen werden könnten.“

Zu Nummer 5 Buchstabe c

Die Bundesregierung stimmt der Empfehlung des Bundesrates zu § 15 Abs. 1 Satz 1 SUG, in der Aufzählung der Ausnahmen die Bezugnahme auf § 7 FlUUG zu streichen, nicht zu. Nach § 7 FlUUG ist die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung verpflichtet, die für die Luftsicherheit zuständige Behörde und die zuständigen Strafverfolgungsbehörden zu unterrichten, wenn im Verlauf der Untersuchung ermittelte Tatsachen die Annahme begründen, dass im Zusammenhang mit dem Unfall eine strafbare Handlung vorliegt; sie kann dabei auch personenbezogene Daten übermitteln. In der Amtlichen Begründung zu dieser Bestimmung ist ausgeführt, dass eine solche generelle Unterrichtungspflicht unvereinbar mit der Spezialregelung in Abschnitt 10 des IMO-Codes ist, wonach eine Freigabe von Unterlagen und Aufzeichnungen im Prinzip „zu keinem anderen Zweck als dem der Unfalluntersuchung“ im Sinne des Abschnitts 3 des SUG-Entwurfs zulässig ist. Da der IMO-Code durch Artikel 12 der Richtlinie 1999/35/EG für Unfälle von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen nach Gemeinschaftsrecht verbindlich geworden ist, könnte gegen eine Unterrichtungspflicht analog § 7 FlUUG von anderen Mitgliedstaaten oder der Kommission bis hin zum Europäischen Gerichtshof eingewendet werden, Deutschland sei seiner Verpflichtung zur Umsetzung der EG-Richtlinie nicht nachgekommen. Gerade auch im Hinblick auf das besonders sensible Gebiet der Fahrgastsicherheit darf der Gesetzentwurf keine Elemente enthalten, die im Ernstfall dazu führen können, dass sich andere Staaten der Zusammenarbeit mit der deutschen Untersuchungsbehörde wegen deren Abweichung vom IMO-Verfahren verschließen.

Die Bundesregierung nimmt die Empfehlung des Bundesrates zu § 15 Abs. 1 SUG zum Anlass, zur rein terminologischen Präzisierung in Satz 2 ihres Entwurfs vorzuschlagen, dass in Nummer 3 („Halter“) die Wörter „Eigentümer oder“ gestrichen, in Nummer 11 („Halterstaat“) die Wörter „der Reederei“ durch die Wörter „des Betreibers“ ersetzt und in Nummer 16 das Wort „Seeunfall“ durch die Wörter „Vorkommnis im Sinne von § 1 Abs. 2“ ersetzt werden.

Zu Nummer 5 Buchstabe d

Der Bundesrat befürchtet, dass die Praxis der Bundesstelle bei der Freigabe von Aufzeichnungen nach § 19 Abs. 1 des Entwurfs des SUG den Regelungen der §§ 54 und 96 StPO zuwiderlaufen könnte. Der Vorschlag der Bundesregierung sieht einerseits in § 15 Abs. 1 SUG in Verbindung mit § 8 Abs. 1 Satz 2 FlUUG vor, dass die Befugnisse der Strafverfolgungsbehörden und der zur Strafverfolgung berufenen Gerichte unberührt bleiben. Andererseits ist mit § 19 SUG dafür Vorsorge zu treffen, dass Deutschland den Einschränkungen bei der Freigabe von Aufzeichnungen der Bundesstelle entspricht, die in Abschnitt 10 des in § 14 Nr. 3 SUG genannten IMO-Codes vorgeschrieben sind. Der Nachweis der unveränderten Anwendung dieser Bestimmung im nationalen Verfahren dürfte bei künftigen Seeunfällen für die Bereitschaft anderer Staaten zur internationalen Zusammenarbeit ein entscheidendes Kriterium bilden. Es muss vermieden werden, dass durch Abweichungen im deutschen Gesetzestext die EG-Richtlinie 1999/35/EG nicht umgesetzt und anderen Staaten ein Anlass gegeben wird, sich bei einem Seeunfall der Zusammenarbeit mit Deutschland zu verschließen. Eine solche Abweichung würde es darstellen, wenn der vom Bundesrat empfohlene § 19 Abs. 1 Satz 2 in den Entwurf auch für Verfahren übernommen würde, auf die anders lautende verbindliche internationale Untersuchungsregelungen anzuwenden sind.

Die Bundesregierung teilt jedoch das Anliegen des Bundesrates, hier zu einer möglichst deutlichen Klarstellung zu gelangen. Dabei ist der Tatsache Rechnung zu tragen, dass nach dem amtlichen englischen Wortlaut des Abschnitts 10 des IMO-Codes die Freigabe zulässig sein kann, wenn „the appropriate authority for the administration of justice“ – nach dem üblichen internationalen Sprachgebrauch ein Gericht oder die Staatsanwaltschaft als zuständige Justizbehörden – eine bestimmte entsprechende Entscheidung getroffen hat. Die Bundesregierung schlägt daher vor, in ihrem Entwurf des § 19 Abs. 1 SUG den zweiten Halbsatz von den Wörtern „es sei denn“ bis zu den Wörtern „hat die Freigabe genehmigt“ durch folgenden Wortlaut zu ersetzen: „soweit dem nicht im Rahmen der Anwendung einer internationalen Untersuchungsregelung nach Abschnitt 1 der Anlage in Verbindung mit Artikel 94 Abs. 5 des Seerechtsübereinkommens und Abschnitt 10 des in § 14 Nr. 3 genannten IMO-Codes eine Entscheidung einer zuständigen Justizbehörde eines Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaft oder außerhalb dieses Anwendungsbereichs eine sonstige Entscheidung einer deutschen Justizbehörde, die im Rahmen des § 15 Abs. 1 in Verbindung mit § 8 Abs. 1 Satz 2 FlUUG getroffen wird, entgegensteht.“

Redaktionelle Anpassung an neues EG-Recht

Durch die Richtlinie 2001/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. April 2001 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten wurden die Richtlinien 94/58/EG und 98/35/EG des Rates abgelöst. Die Bundesregierung schlägt daher folgende redaktionellen Anpassungen ihres Gesetzentwurfs vor:

1. Nach der Überschrift des Gesetzes wird die Verweisung auf die Fußnote „*)“ eingefügt und Nummer 2 der zugehörigen Fußnote wie folgt gefasst:

   „2. Richtlinie 2001/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. April 2001 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten (ABl. EG Nr. L 136 S. 17);“.

2. In der Anlage zum Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz (Artikel 2 des Entwurfs) wird die Richtlinienangabe in Abschnitt D wie folgt gefasst:

   „– Artikel 8 Abs. 1 der Richtlinie 2001/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. April 2001 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten[3)]
   (ABl. EG Nr. L 136 S. 17).“



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333